

So sind die Kalkulationsannahmen kritisch zu prüfen, insbesondere die Ein- und Auszahlungszeitpunkte und die Andienungs- und Ankaufrechte. Darüber hinaus ist auf bonitätsmäßig einwandfreie Garantiegeber zu achten.

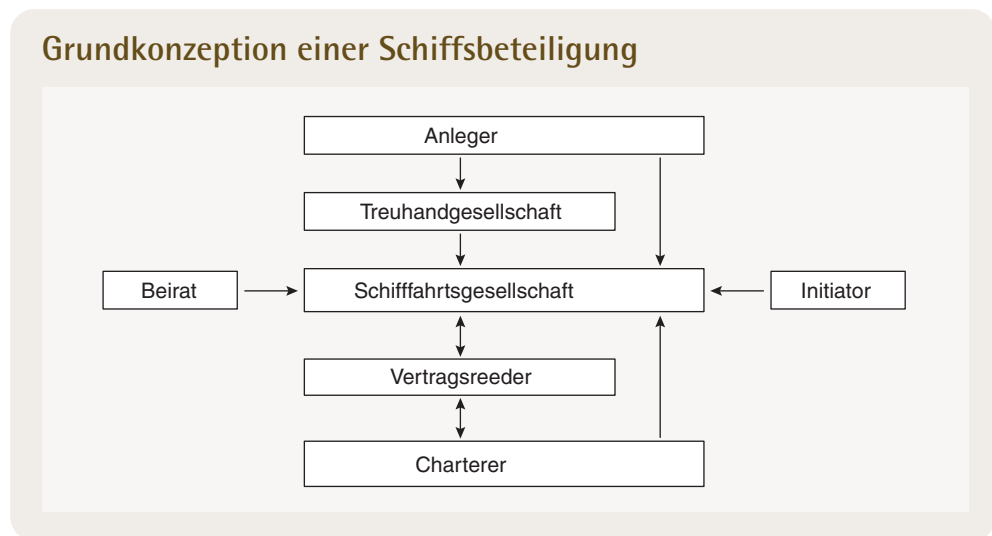
Risiken können sich bei erneuten Änderungen im Steuerrecht ergeben, welche die Attraktivität von Leasingfonds möglicherweise weiter einschränken.

6/6.2 Schiffsbeteiligungen

6/6.2.1 Merkmale einer Schiffsbeteiligung

Rechtsform Die **Schiffsbeteiligung** ist wie der geschlossene Immobilienfonds und der Leasingfonds in der Rechtsform einer Personengesellschaft organisiert und zeichnet sich dadurch aus, dass das Investitionskapital, das von einer begrenzten Anzahl von Anlegern in Verbindung mit Fremdmitteln aufgebracht wird, in ein Schiff oder mehrere Schiffe investiert wird.

Die Grundkonzeption einer Schiffsbeteiligung ist folgende:



Das Gesamtkonzept der Schiffsbeteiligung wird vom Initiator erstellt. Dieser übernimmt die Auswahl der Vertragspartner (u.a. Werft, Banken). Der Anleger beteiligt sich entweder direkt oder indirekt über eine Treuhandgesellschaft an einer Schiffahrtsgesellschaft. Die Vermietung des Schiffes erfolgt direkt an einen Charterer oder über einen Vertragsreeder. Der Vertragsreeder übernimmt für eine Bereedungsvergütung das technische und kommerzielle Management des Schiffes. Dazu gehört u.a. die Beschäftigung des Schiffes, die Versorgung mit Ausrüstungsgegenständen, die Auswahl der Besatzung und die Instandhaltung. Der von der Gesellschafterversammlung gewählte Beirat berät die Geschäftsführung und kann von ihr Auskunft über die Geschäftstätigkeit verlangen sowie Einsicht in die Bücher nehmen.

In der Regel schließt der Initiator schon vor dem Bau des Schiffes mit einer Reederei für die ersten Betriebsjahre einen Chartervertrag ab. Der Reeder mietet Schiff und Mannschaft zu einem festgelegten Betrag. Üblicherweise wird das Schiff nach 8–16 Jahren wieder verkauft und der Verkaufserlös unter den Anlegern aufgeteilt.

6/6.2.2 Steuerliche Konzeption

Steuerrechtliche Besonderheiten

Grundsätzlich gelten für Schiffsbeteiligungen die bereits erläuterten steuerlichen Vorschriften. Allerdings bestehen steuerrechtlich einige Besonderheiten, die im Weiteren dargestellt werden.

Tonnagesteuer

Durch die Verlängerung der Abschreibungsdauer auf 15 Jahre und der Aktivierungspflicht von weichen Fondskosten ist die Attraktivität einer Schiffsbeteiligung zwar grundsätzlich gesunken, jedoch ergeben sich durch die so genannte **Tonnagesteuer** Vorteile, die keine andere Beteiligungsart bieten kann. Die Tonnagesteuer sorgt dafür, dass Anleger die Gewinne aus der Beteiligung (Ausschüttungen und Veräußerungserlös) nahezu steuerfrei vereinnahmen können. Innerhalb der ersten drei Betriebsjahre kann die Gesellschaft wählen, ob die Gewinne entweder mit dem individuellen Steuersatz des Anlegers oder nach der Tonnagesteuer veranlagt werden. Bei einem späteren Wechsel zur Tonnagesteuer muss die Differenz zwischen Marktwert und Buchwert (so genannter **Unterschiedsbetrag**) ermittelt und bei Verkauf des Schiffes wie ein pauschaler Veräußerungsgewinn versteuert werden – und zwar ohne Rücksicht auf den tatsächlich erzielten Veräußerungserlös. Hat sich die Gesellschaft für die **pauschalierte Gewinnermittlung** gemäß der Tonnagesteuer entschieden, ist sie hiernach grundsätzlich für 10 Jahre gebunden.

Erwähnenswert ist, dass bei der Tonnagesteuer eine Belastung mit Einkommensteuer auch dann erfolgt, wenn die Fondsgesellschaft aufgrund nicht vorhersehbarer Widrigkeiten lediglich Verluste erwirtschaftet.

Voraussetzungen für den Antrag auf Tonnagesteuer

Der Antrag auf Tonnagesteuer kann erstmalig gestellt werden, wenn die Gesellschaft Einkünfte aus dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr erzielt. Dies setzt voraus, dass das Schiff im inländischen Seeschiffregister eingetragen ist und die Bereederung im Inland erfolgt. Eine Bindung an die deutsche Flagge besteht nicht. Zudem muss das Schiff nach einer so genannten **Time-Charter** beschäftigt werden. Dabei betreibt der Fonds selbst die Geschäfte, d.h. die Fondsgesellschaft rüstet das Schiff aus und trägt sämtliche Betriebskosten. Damit trägt der Anleger das volle Verlustrisiko. Im Gegensatz hierzu steht die so genannte **Bare-Boat-Charter**, bei welcher nur das eigentliche Schiff vermietet wird und insofern der Charterer die Betriebskosten und letztlich das wirtschaftliche Risiko trägt.

Eckdaten der Tonnagesteuer

Die wichtigsten Eckdaten der Tonnagesteuer sind:

- Die Tonnagesteuer ist eine Vorschrift über eine pauschalierte Gewinnermittlungsart und **keine** neue Steuerart.
- Der pauschalierte Gewinn errechnet sich aus der Größe des Schiffes, nämlich nach der so genannten **Nettoraumzahl**.
- Die ermittelten Gewinnpauschalen sind für den einzelnen Anleger einer Schiffsbeteiligung derart gering, dass sie einer **Nullbesteuerung** gleichkommen.
- Die **Gewinnerzielungsabsicht**, die ein wichtiges Kriterium bei der steuerlichen Beurteilung von Schiffsbeteiligungen ist, wird durch die Tonnagebesteuerung grundsätzlich nicht in Frage gestellt, muss aber durch die Prognoserechnung nachgewiesen werden.
- Die Ausübung der **Option zur Tonnagebesteuerung** führt bei der Einschiffsgesellschaft – aber nicht beim Anleger – zu einer **10-jährigen Bindung** an diese pauschalierte Gewinnermittlungsart. Sie führt jedoch nicht zu einem 10-jährigen Veräußerungsverbot des Schiffes.
- Während der Phase, in der die Gewinnermittlung nach Tonnagesteuer vorgenommen wird, ist ein Abzug von Sonderbetriebsausgaben ausgeschlossen. Deshalb ist eine Anteilsfinanzierung nur für den Zeitraum wirtschaftlich sinnvoll, bis die Gesellschaft zur Tonnagesteuer optiert. Danach sind die Fremdfinanzierungskosten nicht mehr abzugsfähig.
- Der Veräußerungsgewinn des Schiffes ist bei sofortiger Optierung zur Tonnagesteuer bei der Auflegung vollständig steuerfrei. Erfolgt der Wechsel zur Tonnagesteuer zu einem späteren Zeitpunkt, so ist lediglich der Unterschiedsbetrag zu versteuern.

Im Veräußerungsfall des Schiffes gehört die aufzulösende Rücklage nicht mit zum Gewerbeertrag, so dass sich keine Gewerbesteuerbelastung daraus ergibt.



Beispiel für die Anwendung der Tonnagesteuer

Ein Handelsschiff, das einem Fonds gehört, hat 33.300 Nettotonnen. Bei Optierung zur Tonnagesteuer beträgt der pauschale Gewinn 159,45 EUR pro Tag. Die Berechnungsgrundlage ergibt sich aus § 5a Abs. 1 S. 2 EStG. Bei 365 Betriebs-tagen ergibt sich ein pauschaler Jahresgewinn von 58.199,25 EUR. Wenn man diesen auf ein Eigenkapital von z.B. 26.750.000 EUR bezieht, errechnet sich ein Gewinn von 0,22%.

Kombi-Modell

Merkmale des Kombi-Modells

Die Möglichkeit, in den ersten drei Jahren zur Tonnagesteuer zu optieren, hat zur Einführung des so genannten Kombi-Modells geführt. In den ersten beiden Jahren, der so genannten Investitionsphase, werden dem Anleger anfängliche negative Einkünfte in Form von Verlustzuweisungen zugewiesen. In dieser Investi-

tionsphase kann der Anleger auch noch Sonderbetriebsausgaben geltend machen. Sonderbetriebsausgaben entstehen z.B. auf Gesellschafterebene im Fall der ganzen oder teilweisen Fremdfinanzierung der Einlage. Im dritten Jahr optiert die Einschiffsgesellschaft dann zur Tonnagesteuer, die zu sehr geringen positiven Einkünften führt, was wiederum beim Gesellschafter zu einer weitgehend steuerfreien Vermögensmehrung führt. Beim Wechsel von der normalen Gewinnermittlung zur Tonnagesteuer müssen die vorhandenen stillen Reserven im Zeitpunkt des Wechsels in eine steuerneutrale Rücklage eingestellt werden. Diese Rücklage ist im Falle des Verkaufs des Schiffes oder der Gesellschaftsanteile aufzulösen. Der auf den einzelnen Anleger entfallende Anteil an dieser Rücklage unterliegt dem persönlichen Einkommensteuersatz des Anlegers. Alternativ kann die Rücklage auf ein Folgeobjekt übertragen werden.

Beratungshinweis

Für Schiffe, die nach dem 31.12.2005 angeschafft oder mit deren Herstellung begonnen wurde, muss der Antrag für den Übergang zur Tonnagesteuer spätestens für das Jahr 2007 gestellt werden. 2004 ist also das letzte Jahr gewesen, in dem Schiffe auf den Markt gebracht werden konnten, die negative steuerliche Ergebnisse für drei Jahre (2004 bis 2006) aufweisen und anschließend in die Tonnagegewinnbesteuerung wechseln können. Schiffe des Jahres 2005 können nur noch für das Emissionsjahr 2005 und für 2006 Verluste geltend machen, Schiffe des Jahres 2006 verfügen dann nur noch über ein „Verlustjahr“.

Reines Tonnage-Modell

Merkmale eines reinen
Tonnagemodell

Mittlerweile sind auch reine Tonnagesteuer-Modelle auf dem Markt. Dies bedeutet im Endeffekt für den Anleger, möglichst darauf zu verzichten, seine Einlage zu finanzieren. Sollte eine Fremdfinanzierung unumgänglich sein, so hat diese so gering wie möglich zu sein. Bei diesem Modell erweist sich die Folge, dass bei einer Optierung zur Tonnagesteuer keine Sonderbetriebsausgaben geltend gemacht werden können, für solche Anleger als Nachteil, die einen Teil ihrer Einlage fremdfinanzieren.

Vorteil eines reinen
Tonnagemodell

Das reine Tonnagesteuermodell hat für den Anleger auf der anderen Seite den **Vorteil**, dass keine steuerlichen Restriktionen bestehen. Das bedeutet, dass eine **jederzeitige Veräußerung** möglich ist. Darüber hinaus sind – im Gegensatz zum Kombi-Modell – **keine stillen Reserven** zu versteuern und eine Versteuerung des **Aufgabegewinns** (Gewinn bei Auflösung des Fonds) entfällt.

6/6.2.3 Chancen und Risiken

Schiffsbeteiligungen stellen eine interessante Anlage zur Diversifikation des Kundenportfolios dar. Da die Chancen und Risiken einer unternehmerischen Beteiligung bereits im Kapitel 4.1 erläutert wurden, soll nachfolgend nur noch auf die Besonderheiten einer Schiffsbeteiligung eingegangen werden.

Anschlusscharterrisiko
und Währungsrisiko

Zwischen Schiffsbeteiligungen und geschlossenen Immobilienfonds bestehen eine Reihe von Gemeinsamkeiten. Anstelle einer Immobilie wird jedoch ein Schiff an einen Charterer vermietet. Da aber die Charterverträge im Vergleich zu den Mietverträgen bei Immobilien in der Regel deutlich kürzer ausfallen – oftmals haben sie nur Laufzeiten von sechs Monaten bis zu drei Jahren – ist das **Anschlusscharterrisiko** als höher einzustufen. Da die Fakturierung zumeist in US-Dollar erfolgt, unterliegen die Einnahmen aus den Charterverträgen zudem einem **Währungsrisiko**.

Charterrate

Die **Höhe der Charterrate** hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, die nur sehr schwer zu prognostizieren sind. Wesentliche Einflussfaktoren sind die Entwicklung des internationalen Handels und damit der Weltkonjunktur sowie die Zahl und Größe der Schiffe und somit die Höhe des Angebotes an Frachtkapazitäten.

Nach einer Untersuchung von 332 Schiffsfonds konnte im Jahr 2001 nur jeder zweite die im Prospekt versprochenen Auszahlungen leisten. Nur bei 22% der ausgewerteten Schiffe war die Ausschüttung höher als angekündigt. 10% nahmen Auszahlungen vor, verfehlten aber die Solldaten und 39% leisteten überhaupt keine Auszahlung.

Flotten-Fonds

Um die Risiken zu reduzieren, bieten einige Initiatoren nicht mehr nur ein einzelnes Schiff, sondern eine Flotte von drei bis fünf Schiffen an, so genannte **Flotten-Fonds**. Durch die Diversifikation sinken zwar die Risiken, jedoch auch die Chancen des Anlegers.

Der **Verkaufszeitpunkt** des Schiffes und damit die Auflösung des Fonds hängt stark von der jeweiligen Situation auf dem Schiffsmarkt ab. Je nach Marktsituation kann sich der Verkauf des Schiffes verzögern und damit die prospektierte Laufzeit des Fonds verlängern. Mit einem sicheren Mindestrestwert wie bei einem Leasingfonds kann nicht kalkuliert werden.

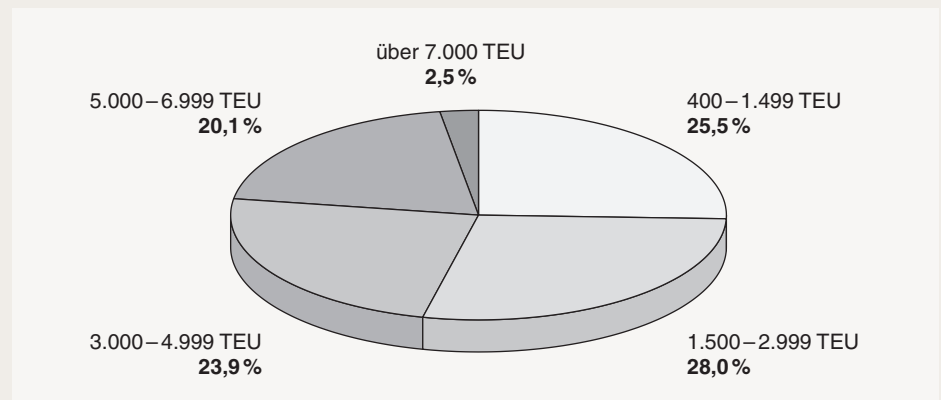
Bewertungsschwierigkeiten

Für einen außenstehenden Betrachter ergeben sich durch die **Inhomogenität des Marktes** Bewertungsschwierigkeiten. So können die Schiffe nach Nutzungsart, z.B. in Tanker, Container-, Stückgut-, Kreuzfahrt- oder Fährschiffe, differenziert werden. In den einzelnen Segmenten ergeben sich unterschiedliche Chancen und Risiken. Auch innerhalb der einzelnen Schiffstypen weicht die Entwicklung je nach Größenklasse ab. So sind Schiffe ab dem Überschreiten bestimmter Maße nicht mehr für die Durchfahrt des für die Schifffahrt bedeutenden Panamakanals geeignet. Der Zusatz Pmx (= Panama Maximum) bei Schiffsbezeichnungen bedeutet daher, dass dieses Schiff den erforderlichen Größenvorschriften entspricht.

Bestand an Containerschiffen

Betrachtet man das bedeutendste Marktsegment, das für **Containerschiffe**, so umfasste die aktive Flotte Ende 2004 rund 4.000 Schiffe mit einer Gesamtstellplatzkapazität von mehr als 8 Mio. TEU (TEU = twenty foot equivalent unit/ Standardcontainer mit den Abmessungen Länge 6,10 m, Breite 2,44 m, Höhe 2,60 m). Der Bestand an Schiffen teilt sich auf die verschiedenen Größenklassen wie folgt auf:

Weltmarkt für Containerschiffe – Bestand nach TEU-Kapazität (Ende 2004)



(Quelle: Hapag-Lloyd AG)

Das weltweite Angebot an Containerschiffskapazität stieg im Jahr 2004 um 8,5% und auch für 2005 und 2006 wird ein ähnlich hohes Wachstum erwartet. Der Trend geht weiterhin zu Neubauten der „Super-Post-Panmax“-Klasse – Schiffe mit einer Breite von über 32,30 Meter (der maximalen Breite zur Passage des Panama-Kanals) und einer Kapazität von über 6.500 TEU. Diese Schiffsklasse wird vorzugsweise auf den großen Ost-West-Verkehren eingesetzt.

Die Höhe der Charraten unterliegt starken Schwankungen. Da die Entwicklung der Weltwirtschaft und die Transportnachfrage in einem engen Zusammenhang stehen, wirken sich Konjunkturveränderungen unmittelbar auf die Schifffahrtsbranche aus. In der Vergangenheit war zu beobachten, dass steigende Charraten regelmäßig zu einer Ausweitung der Kapazitäten geführt haben. Waren die bestellten Schiffe dann fertig, so führten diese häufig zu Überkapazitäten und damit zu einer Senkung der Charraten.

Wachstumspotenzial
bei Feederverkehr

Das Streben nach Kostenminimierung durch den internationalen Wettbewerb hat zu sehr großen Transporteinheiten im Überseeverkehr geführt. Ausschließlich die großen Welthäfen sind technisch in der Lage, diese Großcontainerschiffe aufzunehmen. Erhebliches Wachstumspotenzial wird daher dem **Feederverkehr** (Verteiler- und Zubringerverkehr) mit kleineren Schiffseinheiten von in der Regel bis 1.000 TEU Stellplatzkapazität zugemessen.

Beratungshinweis

Der Anleger sollte sich im Klaren darüber sein, dass eine Schiffsbeteiligung eine unternehmerische Beteiligung ist, die hohe Chancen aber auch Risiken in sich birgt.

6/6.2.4 Prospektprüfung

Wichtige Punkte bei der Prospektprüfung

Um relativ sicher zu sein, dass es sich bei einem Schiffsfonds auch tatsächlich um ein qualitativ hochwertiges Angebot handelt, ist bei der Prospektprüfung besonders auf folgende Punkte zu achten:

- **Initiator:** Kann der Initiator mit einwandfreier Leistungsbilanz und aussagefähigen Geschäftsberichten aufwarten?
- **Schiffstyp:** Handelt es sich z.B. um ein Containerschiff oder um einen Tanker? Für Containerschiffe spricht, dass durch die weltweite Globalisierung des Handels besonders die Verfrachtung in Containern zum Standard wird. Langfristig wird dieser Schiffstyp also benötigt, die Auslieferung neuer Schiffe ist momentan jedoch rückläufig. Auch moderne Tanker gewinnen an Bedeutung, da der Großteil der die Weltmeere befahrenden Flotten veraltet ist und vor der Verschrottung steht. So werden als Reaktion auf mehrere Ölkatastrophen nur noch doppelwandige Tanker zugelassen.
- **Währungskalkulation:** Wurde im Währungsbereich konservativ kalkuliert? Erfolgt der Erwerb des Schiffes in US-Dollar, so sollte in der Investitionsphase mit einem starken US-Dollar kalkuliert werden. Zudem sollten entsprechende Kurssicherungen vorgenommen werden. In der Betriebsphase sollte ein schwacher US-Dollar angesetzt werden, da die Charraten meist in dieser Währung geleistet werden und auch ein Großteil der Kosten in dieser Währung anfällt.
- **Erstcharter:** Liegt die Erstcharter auf einem marktüblichen Niveau und ist sie möglichst langfristig erzielbar? Nur so ist gewährleistet, dass das Schiff in den ersten Jahren kräftig entschuldet wird und sich damit das Investitionsrisiko reduziert.
- **Weiche Kosten:** Liegen die weichen Kosten (Differenz aus Investitionssumme und Werftkosten) – abzüglich der Liquiditätsreserve – unter 15% des Gesamtvolumens?

Hohes Risiko

Aufgrund des Charter- und Währungsrisikos sowie des für Schiffsbeteiligungen im Vergleich zu geschlossenen Immobilienfonds höheren Fremdkapitaleinsatzes (in der Regel 50% Innenfinanzierung mit Fremdmitteln) ist das Risiko einer Schiffsbeteiligung höher einzustufen.

6/6.3 Lebensversicherungsfonds

6/6.3.1 Merkmale von Lebensversicherungsfonds

Grundkonzeption

Geschlossene Fonds, die in gebrauchte Lebensversicherungen investieren, erfreuen sich seit ihrer Erstauflegung in Deutschland im Jahr 2002 einer zuneh-