

# Betriebs Berater

## // WIRTSCHAFTSRECHT

Dr. Hartmut Krause, LL.M., RA

**Die Novellierung des Außenwirtschaftsgesetzes und ihre Auswirkungen auf M&A-Transaktionen mit ausländischen Investoren**

1082

Dr. Martin Schirnbacher, RA

**Musterhafte Widerrufsbelehrung – Neuerungen und kein Ende**

1088

**BGH:** Zur Hinweispflicht eines Anlageberaters über negative Berichterstattung der Wirtschaftspresse

BB-Kommentar von Dr. Ferdinand Unzicker, RA

1094

## // STEUERRECHT

Dr. Marcus Helios, RA/StB, und Dr. Christian Schmies, RA

**Ausländische Investmentanteile i. S. d. § 2 Abs. 9 InvG**

1100

Hans-Jürgen Kaiser-Blum und Anton-Rudolf Götzenberger, StB

**Bei Schiffsbeteiligungen kommt es auf das Einzelinvestment an**

1111

**BFH:** Steuerbefreiung der Grundstücksübertragung unter Ehegatten bei gemischter Nutzung des Hauses

BB-Kommentar von Florian Hölzerkopf, StB, und Daniel Bauer

1113

## // BILANZRECHT & BETRIEBSWIRTSCHAFT

Dr. Nina Kumm, LL.M.

**Praxisfragen bei der Regelpublizität nach Inkrafttreten des TUG**

1118

**BVerfG:** Ordnungsgeldverfahren in Altfällen (bis 2005) auch nach dem 31.12.2006 nicht verfassungswidrig

BB-Kommentar von Dr. Dietrich Grashoff, WP/StB/RA

1122

## // ARBEITSRECHT

Dr. Tim Wissmann, LL.M., FAArbR, und Dr. David Schneider

**Europa hat gesprochen: Betriebsübergang ohne Erhalt der organisatorischen Einheit!**

1126

Christian Freiherr von Buddenbrock, RA, und Jörn Manhart, RA

**Nachspielzeit für die Zillmerung?**

1129

**EuGH:** Betriebsübergang bei Eingliederung des übertragenen Betriebsteils in die Organisationsstruktur des Erwerbers

BB-Kommentar von Dr. Michael Müntefering

1133

## // BB-MAGAZIN

Dr. Marcus Geuenich, RA/StB

**Entwurf eines Steuerhinterziehungsbekämpfungsgesetzes: Harte Bandagen bei der Bekämpfung der Steuerhinterziehung**

M1

Dr. Carsten Reimann, LL.M., RA, und Dr. Dr. Christian H. Born, M.B.A.

**TÜV-geprüfte Unternehmensjuristen (Teil 1)**

M16

Hans-Jürgen Kaiser-Blum und Anton-Rudolf Götzenberger, StB

# Bei Schiffsbeteiligungen kommt es auf das Einzelinvestment an

– Replik auf den Beitrag von Taetzner/Lange im BB 2008, 2771 –

*Taetzner/Lange* stellen in ihrem Beitrag zu Recht fest, dass „die Attraktivität von Schiffsfonds“ im Wesentlichen „ungeschmälert“ ist und erwähnen folgerichtig die Tonnagegewinnsteuer als wichtigen Bestandteil der attraktiven Nachsteuerrendite. Die Autoren haben in ihrem Beitrag aber auch diverse Bedenken für eine Beteiligung an Schiffsfonds geäußert. Diese sind ohne Frage auf den ersten Blick berechtigt, bedürfen aber auf den zweiten Blick und unter Berücksichtigung langjähriger Erfahrungen aus der Investmentpraxis der näheren Aufklärung. Dies soll Gegenstand dieses Beitrages sein.

## I. Einführung

Mit Einführung der Abgeltungsteuer zum 1.1.2009 sowie der Finanzmarktkrise hat sich die Investmentwelt für den deutschen Kapitalanleger wesentlich verändert. Auf Erträge aus Anleihen, Aktien oder Fonds fällt Abgeltungsteuer in Höhe von 27,82 % (incl. Solidaritätszuschlag, 8 % Kirchensteuer) an. Wurden insbesondere thesaurierende Aktienfonds vor Einführung der Abgeltungsteuer hoch gehandelt, erweisen sie sich im Nachhinein vielfach als Flop. Nach einem Bericht des Handelsblatts<sup>1</sup> haben Anleger mit Aktienfonds nach Angaben des deutschen Fondsverbandes BVI in den vergangenen 10 Jahren durchschnittlich bis zu 29 Prozent verloren. Nicht besser stehen Anleger in offenen Immobilienfonds dar. Viele Anbieter haben die Rücknahme ihrer Anteile seit Oktober letzten Jahres ausgesetzt.<sup>2</sup>

## II. Tonnagegewinnsteuer

*Taetzner/Lange* haben zu Recht darauf hingewiesen, dass die Tonnagegewinnsteuer auch im Verlustfall anfällt. Bei der Tonnagegewinnsteuer handelt es sich jedoch – was die Autoren auch richtig darstellen – um eine relativ geringe Steuer. Sie entspricht in der Regel nur drei bis fünf Tageseinnahmen eines Schiffes. Damit überwiegen bei weitem die Chancen, Einnahmeüberschüsse weitgehend steuerfrei zu vereinnahmen vor einem Risiko, Steuer auf eingefahrene Verluste zahlen zu müssen.

## III. Rücknahmeverpflichtung

Die Autoren bemängeln auch eine fehlende gesetzliche und vertragliche Rücknahmeverpflichtung. Eine solche liegt bei Schiffsbeteiligungen in der Tat nicht vor. Rücknahmeverpflichtungen gibt es aber generell nicht für geschlossene Fonds, also auch nicht für Immobilienfonds oder Leasingfonds. Rücknahmeverpflichtungen wären für den Anleger auch eher schädlich als nützlich, würden sie doch den Cha-

rakter der unternehmerischen Beteiligung entfallen lassen. In Bezug auf Schiffsbeteiligungen würde dies bedeuten, dass die Durchleitung der Vergünstigungen der Tonnagesteuer an den einzelnen Anleger scheitern würde.

Mit einer garantierten Rücknahme seiner Anteile kann ein Anleger allerdings auch bei offenen Investmentfonds, die den gesetzlich geregelten Vorschriften des Investmentgesetzes (InvG) unterliegen, nicht rechnen. Zwar sieht § 37 Abs. 1 InvG eine gesetzliche Rücknahmeverpflichtung vor. Die Vorschrift bestimmt, dass „jeder Anleger“ verlangen kann, „dass ihm gegen Rückgabe des Anteils sein Anteil an dem Sondervermögen“ ausgezahlt wird. Die Finanzmarktkrise zeigte allerdings, dass die meisten Anbieter in ihren Vertragsbedingungen eine Escape-Klausel eingefügt haben, die ihnen aktuell die Aussetzung der Rücknahme ihrer Anteile wegen „außergewöhnlicher Umstände“ erlaubt. Dies ist gemäß § 37 Abs. 2 InvG auch völlig legitim – kann der Anleger in schlechten Zeiten nicht liquidieren, nützt ihm eine Rücknahmeverpflichtung nichts, denn in guten Zeiten wird er sich nicht darauf berufen wollen.

Für Schiffsbeteiligungen gibt es außerdem mehrere Veräußerungsmöglichkeiten während der Laufzeit, z. B.:

- Hamburger Börse ([www.hamburger-boerse.de](http://www.hamburger-boerse.de))
- DSM Deutsche Sekundärmarkt [www.sekundaermarkt.de](http://www.sekundaermarkt.de)
- Deutsche Zweitmarkt AG [www.deutsche-zweitmarkt.de/](http://www.deutsche-zweitmarkt.de/)
- Maritim Invest [www.maritim-invest.de](http://www.maritim-invest.de)

## IV. Renditeentwicklung

Die Autoren weisen auch zu Recht darauf hin, dass Anleger „ihre Anlageentscheidung weniger an steuerlichen als an wirtschaftlichen Kriterien“ treffen sollten. Dies ist völlig zutreffend.

Nicht beizupflichten ist allerdings der Ansicht, dass die „Entwicklung der Schiffsfonds als Renditeobjekt abzuwarten“ bleibt. Neue fundierte Studien des Analysehauses FondsMedia (die Autoren beziehen sich in ihrem Beitrag ebenfalls auf Studien aus diesem Hause aus 2006) aus 2008 belegen, dass der „durchschnittliche Vermögenszuwachs über alle Verkaufsjahre ab 1984 bis Ende 2006 bei 7,6 % nach Steuern lag. Diese Anlageergebnisse wurden „trotz der häufig als übertrieben bezeichneten Kostenstrukturen eingefahren“.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Vom 3.2.2009, 29.

<sup>2</sup> Vgl. Börsenzeitung vom 9.1.2009, 2.

<sup>3</sup> Vgl. „Korrelationen historischer Schiffsfonds mit ausgesuchten Anlageklassen“, Edition 2008 FMG FondsMedia GmbH, Hamburg, 13.

## V. Fehlende Beurteilungsmöglichkeiten von Schiffsinvestments für Laien

Taetzner/Lange weisen zu Recht darauf hin, dass ein Anleger „vor Zeichnung des Fonds“ „mit einer Vielzahl von Annahmen über Charterraten, Betriebskosten, Deviseneinflüsse und andere kritische Stellgrößen der Ertragskraft des Fonds konfrontiert“ wird. Dem ist allerdings entgegenzuhalten, dass Schiffsbeteiligungen stets unternehmerische Beteiligungen sind und damit auch beratungsintensive Produkte. Die Autoren sind hier wohl davon ausgegangen, dass solche Beteiligungen nach Zusendung eines Prospekts zum Selbststudium erworben werden oder von einem Discounter über das Internet.

Es ist bei Schiffsbeteiligungen nicht anders als bei jeder anderen Geldanlage: Kann der Anleger selbst die Vor- und Nachteile, die Risiken und Chancen eines Investments nicht ausreichend beurteilen, muss er sich an einen kompetenten Partner wenden, der ihn entsprechend beraten kann.

Bei der Auswahl eines effizienten und ertragreichen Schiffsinvestments kommt es dabei sicherlich nicht darauf an, wie die Autoren schreiben, dass der Anleger aufgeklärt wird, „in welchen Regionen Containerschiffe besonders unter Algenbewuchs und Muschelbefall leiden“ oder ob das Schiff auch die „richtige Rumpfbeschichtung“ hat.

Wesentliche Punkte, welche im Zusammenhang mit Schiffsbeteiligungen einer eingehenden Analyse bedürfen, sind:

- die allgemeine Marktverfassung,
- die Perspektiven unter Berücksichtigung des betreffenden Schiffstyps und der Schiffgröße,
- das Timing der Investition,
- die Anschaffungskosten in Relation zu ggf. moderaten Ertragserwartungen,
- das Schiffmanagement und die Geringhaltung der Schiffsbetriebskosten,
- die Fondsnebenkosten und Substanzquote,
- die Laufzeit (sie sollte möglichst flexibel und nicht zu lang sein),
- Vorlaufzeiten (keine oder kurze) sowie zeitnahe Auszahlungen,
- Aspekte einer Chancenbegrenzung zu Lasten des Investors, d.h. Vermeidung von Charteroptionen und Kaufoptionen, und schließlich:
- Kompetenz des Initiators und nachhaltiges Performanceinteresse.

Exaktes Investmenttiming sowie ein ausgewogenes Verhältnis der Anschaffungskosten lässt sich besonders effizient mit gebrauchten Vollcontainerschiffen erzielen. Das Research von Ocean Partners Shipping Invest räumt dabei Containerschiffen im Segment 1000 bis 3500 TEU<sup>4</sup> ein besonders aussichtsreiches Wertwachspotenzial ein, da dieses Größensegment bei Neubauten deutlich unterrepräsentiert ist. Bei den Fonds aus dem Hause der Ocean Partners Shipping Invest stehen demzufolge neue bzw. neuwertige Schiffe die am Second-Hand-Markt erworben werden im Fokus. Die Rentabilitätsanforderungen an die zu erwerbenden Schiffe sind dabei so ausgelegt, dass eine Vermögensmehrung von mindestens 8% p.a. für die Investoren darstellbar ist.

## VI. Fazit

Der Containerverkehr bleibt trotz Finanz- und Konjunkturkrise ein Wachstumsmarkt. Denn seit 1980 ist der jährliche Containerhafen-

umschlag und damit der Bedarf an entsprechenden Transportkapazitäten nach Angaben des internationalen Schiffsmaklers Howe Robinson um durchschnittlich 9% pro Jahr gewachsen, seit dem Jahr 2000 waren es sogar 11% p.a. Historisch gesehen resultiert aus einem Prozent Wachstum der Weltwirtschaft ein Mehrbedarf an Containertransporten von ca. 3%. Demzufolge gehen Experten ab 2010 bereits wieder von einem Wachstum von 6% p.a. aus.

Im Vorfeld des zu erwartenden Wachstums eröffnen sich gerade im Jahr 2009 sehr interessante Möglichkeiten für antizyklische Investitionen im Bereich der Containerschiffahrt. Aufgrund rückläufiger Charterraten haben Containerschiffe deutliche Bewertungsabschläge erfahren. Dementsprechend hat sich der Howe Robinson Sales & Purchase Index, der das Preisniveau von Second-Hand-Containerschiffen repräsentiert, seit dem Jahr 2008 mehr als halbiert. Experten rechnen damit, dass das dritte und vierte Quartal 2009 sehr attraktive Opportunitäten für antizyklische Direktinvestitionen in neuwertige Second-Hand-Schiffe bieten. Schiffsbeteiligungen tragen im Rahmen einer ausgewogenen Portfolio-Strategie nachhaltig zu einer erhöhten Portfolio-Diversifikation bei und sollten daher einen ausgewogenen Anteil am Gesamtinvestment eines Anlegers haben.

## // Autoren

**Hans-Jürgen Kaiser-Blum** ist Geschäftsführer der Ocean Partners Shipping GmbH & Co KG, Hamburg ([www.op-shipping.com](http://www.op-shipping.com)).



**Anton Rudolf Götzenberger**, Dipl.-Betriebswirt (FH), Steuerberater, MBA International Taxation (Univ. Freiburg), lebt in Halting (Obb.) und hat sich auf die Betreuung großer Privat- und Unternehmensvermögen auf internationaler Ebene spezialisiert. Er ist Autor der Titel: „Diskrete Geldanlagen“, „Anlagestrategien nach Einführung der Abgeltungsteuer“, „Optimale Vermögensübertragung“ sowie „der gläserne Steuerbürger“. Er berät Besserverdienende zu den Themen Wohnsitzverlagerungen sowie international tätige mittelständische Betriebe bei Betriebsgründungen und Betriebsverlagerungen ins steuergünstige Ausland ([www.steuerooffice-goetzenberger.de](http://www.steuerooffice-goetzenberger.de)).



<sup>4</sup> TEU steht für Twenty-foot Equivalent Unit und bedeutet auf deutsch etwa „Standardcontainer“.