

Schiffsbeteiligungen

Immobilienfonds

Private Equity Dachfonds

Flugzeugfonds

HCI INFORMIERT: DIE TONNAGESTEUER

Capital **hci**



Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

durch die Einführung der so genannten Tonnagesteuer (§ 5 a EStG) im Jahre 1999 wurde eine Norm in das Einkommensteuergesetz aufgenommen, deren erklärtes Ziel die Angleichung der Besteuerung von Schiffahrtsgesellschaften in der Europäischen Union (EU) war. Eine Folge der europäischen Harmonisierung ist jedoch, dass diese Vorschrift in der Systematik der deutschen Ertragsbesteuerung auch aufgrund der zahlreichen Spezialregelungen wie ein Fremdkörper wirkte. Die Ihnen vorliegende HCI Broschüre ist mit dem Ziel erstellt worden, die komplexen steuerlichen Detailregelungen der Tonnagesteuer für den Anleger einer Schiffsbeteiligung so anschaulich wie möglich darzustellen. Eine individuelle steuerliche Beratung kann sie naturgemäß jedoch nicht ersetzen.

Die Einführung der Tonnagesteuer führte neben der Harmonisierung der Besteuerung von Schiffahrtsgesellschaften in der EU auch zu einer Erweiterung der Zielgruppe des Kapitalanlageproduktes Schiffsbeteiligung: Durch hohe und weitgehend steuerfreie Ausschüttungen ist sie jetzt auch ein renditestarkes Anlageprodukt für vermögensstarke Kundenschichten und damit hervorragend zur Diversifizierung des Vermögensportfolios geeignet.

Für sämtliche Informationen zu den aktuellen und laufenden HCI-Schiffsemissionen steht Ihnen Ihr persönlicher Anlageberater oder die HCI gerne zur Verfügung. Dies gilt selbstverständlich auch, falls seitens Ihrer Berater Fragen zu rechtlichen oder steuerlichen Besonderheiten bei einzelnen Fonds aufkommen. Die HCI-Steuerabteilung versorgt Sie gern mit ergänzenden Informationen.

Nutzen Sie die Erfahrung von HCI als Marktführer in diesem Anlagesegment und die besondere Problemlösungskompetenz für eine steuerlich optimierte Vermögensstrukturierung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ralf Friedrichs



Dr. Oliver Moosmayer



Dr. Andreas Pres

Ausgangssituation

Tonnagesteuer durch Seeschiffahrtsanpassungsgesetz eingeführt

In der ersten Jahreshälfte 1998 verabschiedete der Bundestag das Gesetz zur Anpassung der technischen und steuerlichen Bedingungen in der Seeschifffahrt an den internationalen Standard (Seeschiffahrtsanpassungsgesetz). Wesentlicher Bestandteil dieses Gesetzes ist die Einführung eines Wahlrechtes hinsichtlich der Gewinnermittlung bei Handelsschiffen im internationalen Verkehr (§ 5 a EStG), die so genannte Tonnagesteuer, welche zum 01.01.1999 in Kraft trat. Gesetzgeberische Intention dieser Neuregelung war die Anpassung der Besteuerung von Schifffahrtseinkünften an den europäischen Standard. Die letzte Änderung hat das System der Tonnagesteuer im Rahmen des Haushaltsbegleitgesetzes 2004 erfahren. Hierbei wurde für die Zukunft die Möglichkeit des Wechsels zwischen herkömmlicher und pauschaler Gewinnermittlung innerhalb der dreijährigen Antragsfrist abgeschafft (so genanntes Kombimodell). Nähere Einzelheiten zu der diesbezüglichen Übergangsregelung finden Sie auf Seite 7.

Die Systematik der Tonnagesteuer (§ 5 a EStG)

Pauschale Besteuerung – unabhängig vom tatsächlichen Gewinn

Bei der Tonnagesteuer handelt es sich nicht um eine eigene Steuer, sondern um eine unter bestimmten Voraussetzungen (siehe dazu S. 6 f.) wählbare, besondere Gewinnermittlungsart. Dabei wird der Gewinn nicht wie bei der herkömmlichen Gewinnermittlung (§§ 4 Abs. 1 und 5 EStG) durch Betriebsvermögensvergleich ermittelt, sondern pauschal anhand der Nettoraumzahl (NRZ) des Schiffes, die im Wesentlichen den Rauminhalt erfasst.

Nettoraumzahl (NRZ)	Je volle 100 NRZ und Betriebstag
bis zu 1.000	0,92 EUR
über 1.000 bis zu 10.000	0,69 EUR
über 10.000 bis zu 25.000	0,46 EUR
über 25.000	0,23 EUR

Damit wird die steuerliche Bemessungsgrundlage unabhängig vom tatsächlich erzielten Ergebnis der Schifffahrtsgesellschaft festgestellt.

Der nach § 5 a EStG (Tonnagesteuer) ermittelte und von den Gesellschaftern zu versteuernde Gewinn ist außerordentlich niedrig. So ergibt sich beispielsweise bei der HCI-Emission Warnow Vaquita (Containerschiff mit einer Nettoraumzahl von 5.983) für die Schifffahrtsgesellschaft ein ermittelter Tonnagesteuergewinn von ca. 15.700 EUR p.a.

Für einen Anleger mit einer Kommanditbeteiligung von 100.000 EUR an der Warnow Vaquita führt dieser Gewinn zu einem anteiligen steuerlichen Ergebnis von 200 EUR, woraus bei unterstelltem heutigem Spitzensteuersatz¹⁾ eine Steuerbelastung von lediglich rd. 95 EUR p.a. resultiert. Die Steuerbelastung aus dem Beteiligungsengagement ergibt sich somit unabhängig von der Höhe des tatsächlichen Ergebnisses der Schifffahrtsgesellschaft. Die Höhe der Steuerbelastung ist dabei in jedem Fall unabhängig von der Höhe der Ausschüttungen, die dem Anleger zufließen.

Tonnagesteuer führt zu niedriger Steuerbelastung

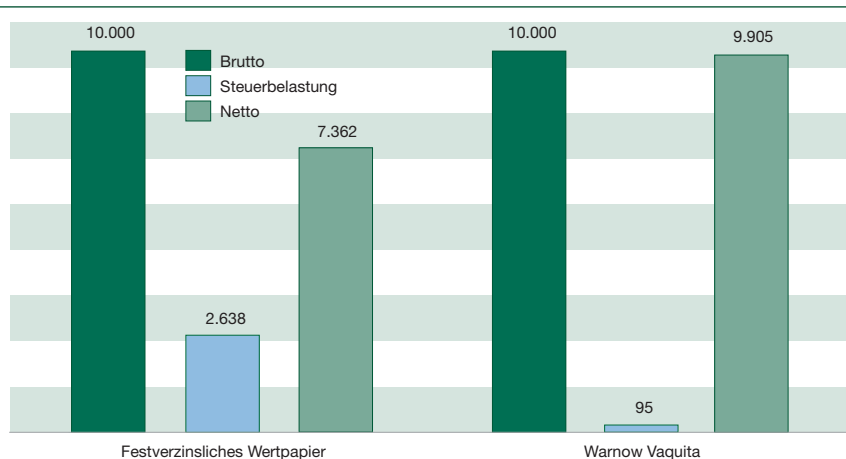
Zu beachten ist, dass zur Erfassung der stillen Reserven der Schifffahrtsgesellschaft beim sog. Kombimodell zum Schluss des Wirtschaftsjahres, das dem Jahr der Option zur Tonnagesteuer vorausgeht, ein Unterschiedsbetrag zu ermitteln ist, der in der Zukunft – z. B. bei Veräußerung des Schiffes – zu versteuern ist (zum Unterschiedsbetrag siehe die Ausführungen auf den Seiten 9 f.).

Steuerbelastungsvergleich

Im Gegensatz zu einem festverzinslichen Wertpapier bietet eine Schiffsbeteiligung bei Option zur Tonnagesteuer dem Anleger die Möglichkeit, Ausschüttungen ohne Anrechnung auf die Sparerfreibeträge (bzw. Sparerpauschbeträge ab 2009) nahezu steuerfrei zu vereinnahmen. Der Steuerbelastungsvergleich zwischen einem festverzinslichen Wertpapier und einer Schiffsbeteiligung zeigt dies eindrucksvoll:

Beeindruckend im direkten Vergleich

Steuerbelastungsvergleich Zinsertrag festverzinsliches Wertpapier im Rahmen der Abgeltungsteuer/ Ausschüttung Schiffsbeteiligung in Euro



Abgeltungsteuer 25 %, zzgl. 5,5 % Solidaritätszuschlag ab 2009

1) 45 % zzgl. 5,5 % Solidaritätszuschlag.

Die Voraussetzungen der Tonnagesteuer

Für die Ausübung der Option zur pauschalieren Gewinnermittlung nach § 5 a EStG (Tonnagesteuer) hat die Schifffahrtsgesellschaft folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- ▶ Betrieb eines Handelsschiffes im internationalen Verkehr,
- ▶ Bereederung und Geschäftsleitung im Inland sowie
- ▶ unwiderruflicher Antrag der Schifffahrtsgesellschaft.

Hinsichtlich des erforderlichen Antrages ist anzumerken, dass die geplante Ausübung der Option oftmals bereits in den Gesellschaftsverträgen der Schifffahrtsgesellschaften festgelegt wird, so dass die Option zur Tonnagesteuer zum prospektierten Zeitpunkt keines Gesellschafterbeschlusses bedarf. Die Voraussetzungen im Einzelnen:

Betrieb eines Handelsschiffes im internationalen Verkehr¹⁾

Der Betrieb eines Handelsschiffes im internationalen Verkehr ist gem. § 5 a Abs. 2 S. 1 EStG dann gegeben, wenn eigene oder gecharterte Seeschiffe, die im Wirtschaftsjahr überwiegend in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sind, in diesem Wirtschaftsjahr überwiegend zur Beförderung von Personen und Gütern unter Berührung wenigstens eines ausländischen Hafens eingesetzt werden.

Die Eintragung eines Handelsschiffes in ein inländisches Seeschiffsregister ist erforderlich. Zusätzlich kann eine Eintragung im ISR Internationales Seeschiffsregister (sog. Zweitregister) erfolgen.

Ferner ist zu beachten, dass nach § 5 a Abs. 2 S. 2 EStG dem Merkmal „Betrieb eines Handelsschiffes im internationalen Verkehr“ nicht entgegensteht, dass das Schiff verchartert und vom Vercharterer ausgerüstet wird (Zeitcharter). Wird lediglich das Schiff vermietet, ohne dass es ausgerüstet wird (sog. Bare-Boat-Charter), liegt hingegen eine Vermietungstätigkeit vor, die nicht unter den § 5 a EStG fällt.

Bereederung und Geschäftsleitung im Inland²⁾

Im Schreiben des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) vom 12. Juni 2002 ist unter Rz. 1 detailliert dargestellt, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, damit eine Bereederung im Inland vorliegt. Zusätzlich muss die Geschäftsleitung ihren Sitz im Inland haben, was nach den allgemeinen Grundsätzen (§ 10 AO) zu beurteilen ist. Die Voraussetzungen müssen vom Beginn des Wirtschaftsjahres der Optionsentscheidung an erfüllt sein.

Eintragung in ein inländisches Seeschiffsregister erforderlich

Zeitcharter steht Tonnagesteuer nicht entgegen

1) BMF-Schreiben v. 12. Juni 2002 Rz. 5-11
2) BMF-Schreiben v. 12. Juni 2002 Rz. 1-4

Unwiderruflicher Antrag der Schiffahrtsgesellschaft³⁾

Die Schiffahrtsgesellschaft muss durch Antrag zur Tonnagesteuer optieren. Die Anträge können nur im Jahr der Indienststellung des Handelsschiffes gestellt werden. Diese Neuregelung gilt für Bestellungen (rechtswirksam abgeschlossene schuldrechtliche Verträge oder gleichgestellte Rechtsakte) nach dem 31.12.2005.

Die Schiffahrtsgesellschaft ist zehn Jahre an die Tonnagebesteuerung gebunden. Nach Ablauf dieses Zeitraumes kann die Gesellschaft jährlich auf Antrag zur Regelbesteuerung zurückkehren. An diese ist die Gesellschaft dann für die nachfolgenden zehn Jahre gebunden.

Die zehnjährige Bindung steht einem Schiffsverkauf jedoch nicht entgegen und führt auch nicht zu einer rückwirkenden Anwendung der Regelbesteuerung. Allerdings ist zu beachten, dass im Falle eines Schiffsverkaufes ein festgestellter Unterschiedsbetrag die steuerliche Bemessungsgrundlage erhöht (siehe hierzu Seite 9).

Die Voraussetzungen der Tonnagesteuer im Überblick:

Antrag auf Option zur Tonnagesteuer erforderlich

Zehnjahresbindung an den Antrag

Schiffsverkauf trotz Bindung jederzeit möglich

Voraussetzungen	Erläuterungen
Betrieb eines Handelsschiffes im internationalen Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Überwiegender Transport von Personen oder Gütern unter Berührung wenigstens eines ausländischen Hafens ▶ Zum Betrieb gehört auch die Vercharterung des ausgerüsteten Schiffes ▶ Eintragung des Schiffes in: <ul style="list-style-type: none"> – das deutsche Seeschiffsregister (Erstregister) und ggf. zusätzlich in das ISR Internationales Seeschiffsregister (sog. Zweitregister), bei dem deutsches Arbeitsrecht abbedungen werden kann.
Bereederung und Geschäftsleitung im Inland	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sitz der Geschäftsleitung der Schiffahrtsgesellschaft im Inland ▶ Bereederung im Inland
Antrag der Schiffahrtsgesellschaft auf Option zur Tonnagesteuer	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Option nur noch im Jahr der Ablieferung des Schiffes möglich

3) BMF-Schreiben v. 12. Juni 2002 Rz. 12-16

Ausgangssituation

Vom „Kombimodell“ ...

Negative steuerliche Ergebnisse konnten nur noch bis Ende 2006 mit den Vorteilen der Tonnagesteuer kombiniert werden (so genanntes Kombimodell). Beim Kombimodell muss, wie nachfolgend dargestellt, der Unterschiedsbetrag beim Schiffsverkauf oder dem Wechsel zur herkömmlichen Gewinnermittlung versteuert werden. Somit hat der Anleger zu Beginn der Beteiligung zwar einen Steuervorteil, dem jedoch eine spätere Steuerbelastung gegenübersteht.

... zum reinen „Tonnagesteuerfonds“

Während die HCI in der Vergangenheit überwiegend „Kombimodelle“ aufgelegt hat, werden nunmehr ausschließlich so genannte reine „Tonnagesteuerfonds“ emittiert, bei denen von Beginn an zur Tonnagesteuer optiert wird. Somit erhält der Anleger zwar anfänglich kein negatives steuerliches Ergebnis, jedoch erhält er im Gegenzug von Beginn an nahezu steuerfreie Ausschüttungen und kann darüber hinaus beim Verkauf des Schiffes den Veräußerungserlös steuerfrei vereinnahmen. Die Festsetzung und Versteuerung eines Unterschiedsbetrages entfällt. Kurz: Ein Verzicht auf Steuervorteile in der Investitionsphase ermöglicht die durchgängig geringe Besteuerung und die steuerfreie Vereinnahmung des Veräußerungserlöses.

Sonderbetriebsausgaben

Sonderbetriebsausgaben
(z.B. aus Anteilsfinanzierungen)
sind nicht mehr
abzugsfähig

Zu beachten ist, dass für Gesellschafter nach der Optierung zur Tonnagesteuer ein Abzug von Sonderbetriebsausgaben grundsätzlich nicht mehr in Betracht kommt. Dies bedeutet insbesondere, dass Zinsen für individuelle Anteilsfinanzierungen, Notarkosten etc. steuerlich nicht mehr abzugsfähig sind. Eine Ausnahme gilt lediglich dann, wenn Sonderbetriebsausgaben mit den dem Tonnagesteuergewinn hinzuzurechnenden Sonderbetriebseinnahmen in unmittelbarem Zusammenhang stehen (z.B. fremdfinanziertes Gesellschafterdarlehen).

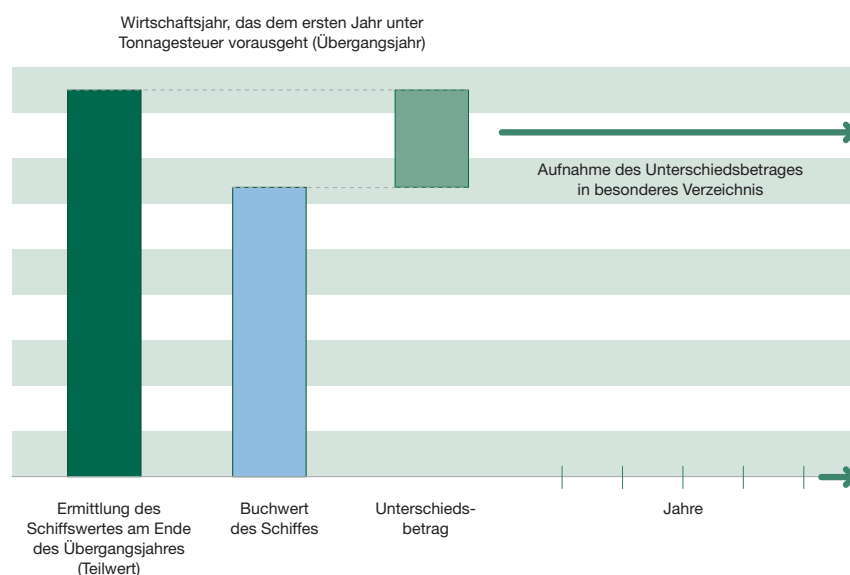
Ermittlung und Besteuerung des Unterschiedsbetrages bei Kombimodellen

Ermittlung des Unterschiedsbetrages beim Schiff

Das letzte Wirtschaftsjahr vor der erstmaligen Anwendung der Tonnagebesteuerung wird als Übergangsjahr bezeichnet. Zum Ende dieses Übergangsjahres sind die stillen Reserven durch Feststellung der Differenz zwischen Buch- und Teilwert (Unterschiedsbetrag) zu erfassen und in ein besonderes Verzeichnis aufzunehmen.

Stille Reserven werden über den Unterschiedsbetrag erfasst

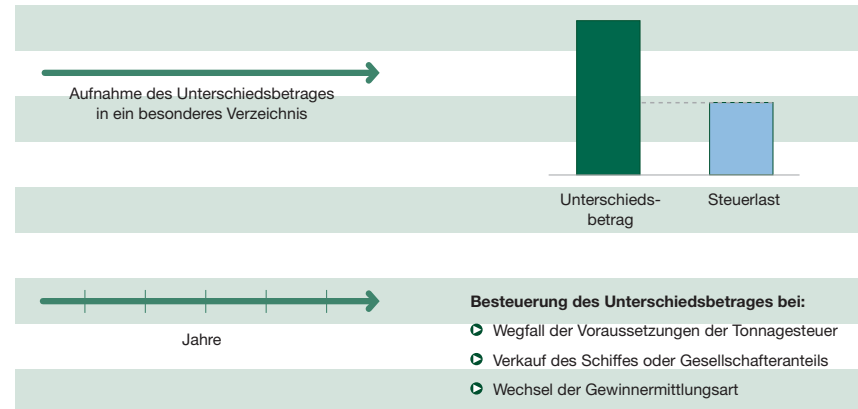
Ermittlung des Unterschiedsbetrages



Der Buchwert ist der Bilanz zu entnehmen und entspricht den historischen Anschaffungskosten abzüglich der Abschreibungen. Der Teilwert wird in der Regel gutachterlich ermittelt. Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die Höhe des Unterschiedsbetrages ganz maßgeblich von der Höhe der Abschreibungen abhängt. Insoweit führt in der Regel ein längerer Abschreibungszeitraum vor Option zur Tonnagesteuer – insbesondere bei Inanspruchnahme der degressiven Abschreibungsmethode – zu einem höheren Unterschiedsbetrag. Schließlich führen höhere Abschreibungen zu höheren stillen Reserven, die über den Unterschiedsbetrag steuerlich erfasst werden. Wird im Jahr der Anschaffung des Schiffes zur Tonnagesteuer optiert, ist kein Unterschiedsbetrag festzustellen. In diesem Fall entfällt naturgemäß die nachstehend beschriebene Besteuerung des Unterschiedsbetrages.

Hohe Abschreibungen führen in der Regel zu einem hohen Unterschiedsbetrag

Besteuerung des Unterschiedsbetrages beim Schiff



Der Unterschiedsbetrag ist gem. § 5 a Abs. 4 S. 3 EStG zu versteuern, wenn

- ◻ die Voraussetzungen der Tonnagesteuer nicht mehr vorliegen,
- ◻ die Gewinnermittlungsart gewechselt wird oder
- ◻ das Schiff oder der Gesellschaftersanteil (anteilig) veräußert wird.

Die Höhe der Besteuerung ist vom tatsächlich erzielten Veräußerungserlös unabhängig

In der Regel wird der Unterschiedsbetrag dann der Besteuerung unterliegen, wenn das Schiff veräußert wird. Sodann hat der Gesellschafter den anteiligen Unterschiedsbetrag zu versteuern. Die Höhe des steuerlichen Ergebnisses richtet sich damit allein nach der Höhe des bereits im Übergangsjahr festgestellten Unterschiedsbetrages. Die Höhe des tatsächlich erzielten Veräußerungserlöses ist hingegen für die Besteuerung unerheblich. Zu beachten ist, dass eine steuerliche Begünstigung des Unterschiedsbetrages gem. der §§ 16 Abs. 4 (Freibetrag) und 34 EStG (Fünftelregelung, halber durchschnittlicher Steuersatz) nach herrschender Meinung nicht in Betracht kommt.

Keine Besteuerung des Unterschiedsbetrages im Erbfall

Im Erbfall oder bei Schenkung ist der Unterschiedsbetrag von den Begünstigten zum Zeitpunkt der Übertragung nicht zu versteuern, sofern sie an der Gesellschaft beteiligt bleiben. In diesem Fall treten die Begünstigten in die Rechtsposition des Vorgängers ein. Zu einer Besteuerung des Unterschiedsbetrages kommt es dann nach den oben genannten Grundsätzen, z.B. bei Veräußerung des Schiffes oder des Gesellschaftersanteils.

Ermittlung und Besteuerung des Unterschiedsbetrages bei Fremdwährungsverbindlichkeiten

Stille Reserven in Fremdwährungsverbindlichkeiten sind ebenfalls über den Unterschiedsbetrag zu erfassen

Stille Reserven zwischen dem Bewertungskurs (Buchkurs) und einem Stichtagskurs für Fremdwährungsverbindlichkeiten sind ebenfalls zu ermitteln, als Unterschiedsbetrag zu erfassen und in ein besonderes Verzeichnis aufzunehmen. Die Besteuerung des Unterschiedsbetrages erfolgt entsprechend der Tilgung. Sofern ein Währungswechsel erfolgt, ist der Unterschiedsbetrag in voller Höhe zu versteuern. Bei der Veräußerung eines Gesellschaftersanteils ist der auf diesen Anteil entfallende Unterschiedsbetrag zu versteuern.

Gesetzestext

§ 5 a EStG Gewinnermittlung bei Handelsschiffen im internationalen Verkehr

- (1) An Stelle der Ermittlung des Gewinns nach § 4 Abs. 1 oder § 5 ist bei einem Gewerbebetrieb mit Geschäftsleitung im Inland der Gewinn, soweit er auf den Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr entfällt, auf unwiderruflichen Antrag des Steuerpflichtigen nach der in seinem Betrieb geführten Tonnage zu ermitteln, wenn die Bereederung dieser Handelsschiffe im Inland durchgeführt wird. Der im Wirtschaftsjahr erzielte Gewinn beträgt pro Tag des Betriebs für jedes im internationalen Verkehr betriebene Handelsschiff für jeweils volle 100 Nettotonnen (Nettoraumzahl)

0,92 Euro bei einer Tonnage bis zu 1 000 Nettotonnen,
 0,69 Euro für die 1 000 Nettotonnen übersteigende Tonnage bis zu 10 000 Nettotonnen,
 0,46 Euro für die 10 000 Nettotonnen übersteigende Tonnage bis zu 25 000 Nettotonnen,
 0,23 Euro für die 25 000 Nettotonnen übersteigende Tonnage.

- (2) Handelsschiffe werden im internationalen Verkehr betrieben, wenn eigene oder gecharterte Seeschiffe, die im Wirtschaftsjahr überwiegend in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sind, in diesem Wirtschaftsjahr überwiegend zur Beförderung von Personen oder Gütern im Verkehr mit oder zwischen ausländischen Häfen, innerhalb eines ausländischen Hafens oder zwischen einem ausländischen Hafen und der Hohen See eingesetzt werden. Zum Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr gehören auch ihre Vercharterung, wenn sie vom Vercharterer ausgerüstet worden sind, und die unmittelbar mit ihrem Einsatz oder ihrer Vercharterung zusammenhängenden Neben- und Hilfgeschäfte einschließlich der Veräußerung der Handelsschiffe und der unmittelbar ihrem Betrieb dienenden Wirtschaftsgüter. Der Einsatz und die Vercharterung von gecharterten Handelsschiffen gilt nur dann als Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr, wenn gleichzeitig eigene oder ausgerüstete Handelsschiffe im internationalen Verkehr betrieben werden. Sind gecharterte Handelsschiffe nicht in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen, gilt Satz 3 unter der weiteren Voraussetzung, dass im Wirtschaftsjahr die Nettotonnage der gecharterten Handelsschiffe das Dreifache der nach den Sätzen 1 und 2 im internationalen Verkehr betriebenen Handelsschiffe nicht übersteigt; für die Berechnung der Nettotonnage sind jeweils die Nettotonnen pro Schiff mit der Anzahl der Betriebsstage nach Absatz 1 zu vervielfältigen. Dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr ist gleichgestellt, wenn Seeschiffe, die im Wirtschaftsjahr überwiegend in einem inländischen Seeschiffsregister eingetragen sind, in diesem Wirtschaftsjahr überwiegend außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer zum Schleppen, Bergen oder zur Aufsuchung von Bodenschätzen oder zur Vermessung von Energielagerstätten unter dem Meeresboden eingesetzt werden; die Sätze 2 bis 4 sind sinngemäß anzuwenden.
- (3) Der Antrag auf Anwendung der Gewinnermittlung nach Absatz 1 ist im Wirtschaftsjahr der Anschaffung oder Herstellung des Handelsschiffes (Indienststellung) mit Wirkung ab Beginn dieses Wirtschaftsjahres zu stellen. Vor Indienststellung des Handelsschiffes durch den Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr erwirtschaftete Gewinne sind in diesem Falle nicht zu besteuern; Verluste sind weder ausgleichsfähig noch verrechenbar. Bereits erlassene Steuerbescheide sind insoweit zu ändern. Das gilt auch dann, wenn der Steuerbescheid unanfechtbar geworden ist; die Festsetzungsfrist endet insoweit nicht, bevor die Festsetzungsfrist für den Veranlagungszeitraum abgelaufen ist, in dem der Gewinn erstmals nach Absatz 1 ermittelt wird. Wird der Antrag auf Anwendung der Gewinnermittlung nach Absatz 1 nicht nach Satz 1 im Wirtschaftsjahr der Anschaffung oder Herstellung des Handelsschiffes (Indienststellung) gestellt, kann er erstmals in dem Wirtschaftsjahr gestellt werden, das jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren, vom Beginn des Jahres der Indienststellung gerechnet, endet. Die Sätze 2 bis 4 sind insoweit nicht anwendbar. Der Steuerpflichtige ist an die Gewinnermittlung nach Absatz 1 vom Beginn des Wirtschaftsjahres an, in dem er den Antrag stellt, zehn Jahre gebunden. Nach Ablauf dieses Zeitraumes kann er den Antrag mit Wirkung für den Beginn jedes folgenden Wirtschaftsjahres bis zum Ende des Jahres unwiderruflich zurücknehmen. An die Gewinnermittlung nach allgemeinen Vorschriften ist der Steuerpflichtige ab dem Beginn des Wirtschaftsjahres, in dem er den Antrag zurückerneuert, zehn Jahre gebunden.
- (4) Zum Schluss des Wirtschaftsjahres, das der erstmaligen Anwendung des Absatzes 1 vorangeht (Übergangsjahr), ist für jedes Wirtschaftsgut, das unmittelbar dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr dient, der Unterschiedsbetrag zwischen Buchwert und Teilwert in ein besonderes Verzeichnis aufzunehmen. Der Unterschiedsbetrag ist gesondert und bei Gesellschaften im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 einheitlich festzustellen. Der Unterschiedsbetrag nach Satz 1 ist dem Gewinn hinzuzurechnen:
1. in den dem letzten Jahr der Anwendung des Absatzes 1 folgenden fünf Wirtschaftsjahren jeweils in Höhe von mindestens einem Fünftel,
 2. in dem Jahr, in dem das Wirtschaftsgut aus dem Betriebsvermögen ausscheidet oder in dem es nicht mehr unmittelbar dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr dient,
 3. in dem Jahr des Ausscheidens eines Gesellschafters hinsichtlich des auf ihn entfallenden Anteils.
- Die Sätze 1 bis 3 sind entsprechend anzuwenden, wenn der Steuerpflichtige Wirtschaftsgüter des Betriebsvermögens dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr zuführt.
- (4a) Bei Gesellschaften im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 tritt für die Zwecke dieser Vorschrift an die Stelle des Steuerpflichtigen die Gesellschaft. Der nach Absatz 1 ermittelte Gewinn ist den Gesellschaftern entsprechend ihrem Anteil am Gesellschaftsvermögen zuzurechnen. Vergütungen im Sinne des § 15 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 sind hinzuzurechnen.
- (5) Gewinne nach Absatz 1 umfassen auch Einkünfte nach § 16. Die §§ 34 , 34 c Abs. 1 bis 3 und § 35 sind nicht anzuwenden. Rücklagen nach den §§ 6 b und 6 d sind beim Übergang zur Gewinnermittlung nach Absatz 1 dem Gewinn im Erstjahr hinzuzurechnen; bis zum Übergang in Anspruch genommene Investitionsabzugsbeträge nach § 7 g Abs. 1 sind nach Maßgabe des § 7 g Abs. 3 rückgängig zu machen. Für die Anwendung des § 15 a ist der nach § 4 Abs. 1 oder § 5 ermittelte Gewinn zugrunde zu legen.
- (6) In der Bilanz zum Schluss des Wirtschaftsjahres, in dem Absatz 1 letztmalig angewendet wird, ist für jedes Wirtschaftsgut, das unmittelbar dem Betrieb von Handelsschiffen im internationalen Verkehr dient, der Teilwert anzusetzen.

Bei der Auslegung des Gesetzes zu berücksichtigen:

BMF-Schreiben vom 12. Juni 2002 sowie vom 24. Juni 1999 (in der Fassung vom 25. Mai 2000): Schreiben betreffend die Gewinnermittlung bei Handelsschiffen im internationalen Verkehr (BStBl. I 1999 S. 669 bzw. BStBl. I 2000 S. 809 und BStBl. I 2002 S. 614).
 BMF-Schreiben vom 24. März 2000

Trotz sorgfältiger Bearbeitung kann für den Inhalt dieser Information keine Haftung übernommen werden.

HCI CAPITAL: MEHR WERT.

Die 1985 gegründete HCI ist eines der führenden bankenunabhängigen Emissionshäuser in Deutschland, das die Konzeption und Realisierung geschlossener Beteiligungsangebote in zahlreichen Produktklassen anbietet. Seit ihrer Gründung hat die HCI Gruppe 478 Emissionen mit einem Investitionsvolumen von über 13,9 Mrd. EUR (Stand 30. Juni 2008) realisiert.

112.000 Anleger haben mit uns in die Bereiche Schiffsbeteiligungen, Immobilieninvestments, Private Equity, Zweitmarktlevensversicherungen, Aufbaupläne und strukturierte Produkte investiert und uns so zu einem der führenden Emissionshäuser in Deutschland gemacht.

Mit 23 Jahren Markterfahrung gehen wir beständig neue Wege, um unseren Anlegern in Deutschland, Österreich und der Schweiz intelligente und maßgeschneiderte Anlagemöglichkeiten zu bieten – immer mit dem Ziel, langfristig Werte zu schaffen.

Als eines der führenden börsennotierten Emissionshäuser bringen wir ausgewählte Partner zusammen, um gemeinsam das Potenzial von Ideen und Marktchancen wahrzunehmen und für alle Beteiligten wertvolle Perspektiven und Gesamtlösungen zu entwickeln.

Mehr Informationen?

HCI Hanseatische Capitalberatungsgesellschaft mbH
Bleichenbrücke 10
D-20354 Hamburg
Telefon +49 40 88 88 1-0
Telefax +49 40 88 88 1-199
hci@hci.de oder www.hci-capital.de

Überreicht durch:



Capital 