

Besteuerungsvorschläge der EU zur digitalen Wirtschaft

Die Krux mit der Datenwolke

Margrethe Vestager spricht Klartext: EU-Staaten hätten Internetkonzernen illegale Steuerrabatte gewährt: Luxemburg mit 250 Millionen Euro an Amazon, Irland mit 13 Milliarden Euro an Apple. Über Lizenzgebühren, Markenrechte und Kreditzinsen von Töchtern würden Gewinne aus Hochsteuerländern in solche Steuerloasen verschoben. Die mit den Konzernen verabredeten „nationalen Standortpolitiken“ sind ein unlauterer fiskalischer Wettbewerb. Die Steuervorteile widersprechen EU-Recht, da sie gegen das Binnenmarktpolizip verstoßen würden, so die Wettbewerbskommissarin.



VON DIRK MEYER

»Vorsicht mit der Google-Steuer. Änderungen wollen wohl überlegt sein.«

Hiervon ist die generelle Problematik der Besteuerung digitaler Wertschöpfungen zu unterscheiden. Datenbasierte Geschäftsmodelle haben keine zentrale Produktionsstätte, wo die Wertschöpfung stattfindet. Stattdessen arbeiten Programmierer weltweit verstreut, das Geschäft spielt sich in der „Cloud“ ab. Deshalb greifen die traditionellen Grundsätze einer Besteuerung nach Leistungsfähigkeit auf der Basis einer im Hoheitsgebiet ansässigen Betriebsstätte nicht mehr. Die Folge: Es wird eine Verlagerung der Erträge in Länder mit niedrigen Abgaben erleichtert – ganz nationale Steuergeschenke. Wolfgang Schäuble forderte, die Internetkonzerne sollten ihren „fairen Anteil zur Finanzierung der öffentlichen Haushalte leisten“ – doch wird die nationale Infrastruktur überhaupt genutzt? Schon eher greift die Argumentation, Google nutze seine Suchmaschine,

die Daten der Kunden abzugreifen, um diese entweder weiterzuverkaufen oder hohe Werbeeinnahmen bei den Werbekunden zu erlangen. Nutzung und Wertschöpfung verschmelzen in einer „virtuellen“ Betriebsstätte unserer internetfähigen Endgeräte.

Mit dem Ziel, einer wirksamen und konsistenten Besteuerung aller Firmen will die EU-Kommission 2018 einen Entwurf zur Anpassung der Steuersysteme an die digitalen Geschäftsmodelle vorlegen. Eine Überlegung zielt auf eine spezielle Umsatzbesteuerung, etwa einer EU-weiten Werbesteuer. Vorteile einer einfachen Erhebung stehen die Nachteile einer Mehrfachbesteuerung entgegen, sollte die Leistungserstellung über mehrere Handelsstufen gehen. Unterstützung findet die „Ausgleichsteuer“ in Deutschland, Italien und Frankreich.

Irland, Malta und Luxemburg sind dagegen. Auch Deutschland profitiert als Exportweltmeister vom geltenden System, denn die Produktion des Exportüberschusses belässt die Wertschöpfung und die damit verknüpften Steuererträge im Inland. Bei der aus Amerika kommenden Idee einer Grenzausgleichsteuer (BTA, JF 7/17) wäre dies umgekehrt: Exportumsätze würden steuerbefreit und erst im Importland besteuert. Das Ifo-Institut hat hierfür einen Steuerausfall von 84 Milliarden Euro errechnet: Also aufgepaßt bei Änderungen!

Prof. Dr. Dirk Meyer lehrt Ökonomie an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

Die Bürokratiebremse der Bundesregierung verzögert nur zaghaft

Die fehlende Milliarde

Von Mathias Pellack

Die scheidende Bundesregierung machte es sich zu einem „dauerhaften Anliegen, bürokratische Lasten für Unternehmen zu reduzieren und Rechtssetzungsprozesse zu verbessern“. Das war überfällig, denn die deutsche Bürokratie vermehrt sich scheinbar scheinbar selbst. Deswegen verpflichtete sich die Bundesregierung, im Laufe der Legislaturperiode genauso viele Vorhaben und Maßnahmen zur Verringerung einzuführen, wie sie zur Erhöhung der Abgabenlast beschließt.

Erst 2015 trat diese Bürokratiebremse in Kraft, und dennoch rühmt sich Schwarz-Rot jetzt des großen Erfolges: 85 Vorhaben hätten zu einem Anstieg der Belastungen um 1,9 Milliarden Euro geführt. Dagegen seien 66 Maßnahmen für einen Rückgang um 2,4 Milliarden Euro verantwortlich. Das Ergebnis sei damit „sehr positiv“. Seit der Einführung habe sich „der Erfüllungsaufwand um rund 1,5 Milliarden Euro pro Jahr verringert“. Möglicherweise hatte da jemand nur einen schlechten Tag, aber vielleicht

ist es auch ein strukturelles Problem. Vielleicht sollte es sich die Bundesregierung mal zu einem dauerhaften Anliegen machen, die Rechenkünste ihrer Mitglieder und Bediensteten zu schulen. Alternativ könnte man darüber nachdenken, die Bürokratiebremse zu stoppen und das Geld in die mangelhaft besetzten Schulen zu stecken. Laut einer Umfrage, die die Zeit und Statista über 16 Jahre unter 1.800 Lehrern, 1.100 Eltern und 750 Gymnasiasten durchgeführt haben, sind mindestens zehn Prozent der Schulstunden verschwendete Zeit.

Im Durchschnitt fallen fünf Prozent gänzlich aus, und weitere fünf Prozent werden mit überwiegend nutzlosem Vertretungsunterricht verbracht. Die ermittelten Werte liegen für das reiche Baden-Württemberg schon bei 3,8 Prozent. In Nordrhein-Westfalen fielen dagegen acht Prozent der Unterrichtsstunden aus. Offizielle Zahlen behaupten dagegen, unterschiedlich je nach Bundesland, zwei bis vier Prozent Ausfall. Auch hier scheint es an Bildung zu mangeln.



»U 34« bei der Nato-Übung „Northern Coasts“ im August 2016 in der Ostsee: Deutsche U-Boote sind weltweit begehrt

Deutsche Werften werden bedrängt

Konkurrenz: Gemeinsamer französisch-italienischer Schiffbau bedroht Überlebensfähigkeit des heimischen

CARSTEN MÜLLER

Frankreich und Italien haben sich darauf geeinigt, ihre beiden Werft-Unternehmen STX und Fincantieri zusammenzuschließen. Daraus entsteht ein Werftenverbund, der sowohl im zivilen Schiffbau als auch im militärischen Bereich den deutschen Werften das Wasser abgraben könnte. Konkret geht es um die Beteiligung der italienischen Schiffbaugruppe Fincantieri an der französischen Werft STX im bretonischen Saint-Nazer (Saint-Nazaire) mit 51 Prozent. Die weiteren Anteile liegen dann mit 34,34 Prozent beim französischen Staat und weiteren zehn Prozent bei der STX-Tochtergesellschaft Naval Group, die den militärischen Schiffbau verantwortet. Der Rest gehört Beschäftigten und örtlichen Zulieferern.

Fincantieri hatte bereits Anfang des Jahres einen Versuch unternommen, die damals mehrheitlich in südkoreanischem Besitz befindliche STX zu übernehmen. Das damit auch der militärische Bereich betroffen gewesen wäre, schritt die französische Regierung ein und verstaatlichte kurzerhand den Schiffbauer. Nun wur-

den quasi auf höchster Regierungsebene die Beteiligungsbedingungen verhandelt. Wobei die Franzosen bereit waren, gegen Abgabe entsprechender Garantien, insbesondere zur Beschäftigung, den Italienern einen weiteren Ein-Prozent-Anteil für die nächsten zwölf Jahre zu leihen, damit das fusionierte Unternehmen unter italienischer Leitung stehen kann.

Damit entsteht ein europäischer Werften-Gigant, der die deutschen Schiffsbauer das Fürchten lehren könnte. Das gilt einerseits für den zivilen Schiffbau, der zu Beginn der neuen Partnerschaft im Vordergrund steht. Besonders betroffen ist die Meyer-Werft in Papenburg, die im vergangenen Jahr rund 70 Prozent des Auftragsesingangs bei Kreuzfahrt- beziehungsweise Passagierschiffen in Deutschland auf sich vereinigen konnte. Der neue Wettbewerber wird aus dem Stand einen Weltmarktanteil bei Kreuzfahrtschiffen von mehr als 50 Prozent vereinigen können. Die Meyer-Werft im Emsland liegt dann deutlich dahinter.

Noch schwieriger dürfte es für den militärischen Marine-Schiffbau werden. Da liegt auch daran, daß die bisherigen deutschen Anbieter, wenn nicht zerstritten, dann doch bittere Konkurrenten sind. Derzeit sind im militärischen

Bereich vor allem drei Werften beziehungsweise Unternehmen tätig. Zum einen wäre da Thyssenkrupp Marine Systems, die insbesondere bei U-Booten Aufträgen gefragt ist. Der zweite deutsche Marine-Schiffbauer ist die German Naval Yards Holding (GNYH), die sich im Besitz des libanesisch-französischen Geschäftsmannes Iskandar Safa (Privinvest Holding) befindet. Dritter ist die Lürssen-Gruppe mit ihrem militärischen Teil, der Blohm+Voss-Werft.

Deutsche Marineproduktion der Konkurrenz gewachsen?

Auch wenn alle drei Werften in örtlicher Nähe ihre Standorte haben, gehen sie doch bislang getrennt auf Auftragsuche und vermeiden größere Zusammenarbeiten. Das könnte sich nun ändern. So schätzte bereits die Chefin von German Naval Yards Kiel, Susanne Wiegand, ein, daß neben dem neuen französisch-italienischen Anbieter „die Reste des deutschen Marineschiffbaus wie ein Zwerg wirken“. Doch die Probleme gehen hier tiefer. Denn obwohl es sich beim militärischen Schiffbau durchaus um eine strategische Industrie handelt, hat es die deutsche Politik bislang vermieden, hier im Gegensatz zu anderen eine klare Strategie und Interessenslage zu formulieren.

Dabei sollte die Branche nicht nur durch ihre Fokussierung auf einen solch sensiblen Bereich wie Militärtechnik von größtem politischen Interesse sein, sondern auch von ihrer Größenordnung. Obwohl die Branche in den vergangenen Jahrzehnten deutlich geschrumpft ist, bildet sie einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor. So sind derzeit rund 500 Unternehmen mit 80.000 Arbeitsplätzen in den Bereichen Zulieferung, Bau, Projektierung und Reparatur von Schiffen tätig. Gemeinsam erlösen sie pro Jahr rund 18 Milliarden Euro. Nimmt man noch Tätigkeiten wie Forschung/Entwicklung und Dienstleistungen hinzu, geht es um derzeit 2.800 Unternehmen mit über 200.000 Beschäftigten, die zu 70 Prozent für den Export arbeiten (95

Prozent Exportanteil bei zivilen Schiffen). Doch aus Berlin ist bislang wenig bis nichts darüber zu hören, wie man den deutschen Marine-Schiffbau in Zukunft weiterentwickeln möchte. Ob die neue Bundesregierung, in welcher Konstellation auch immer, hier zügig eine neue Strategie formuliert, ist zweifelhaft. Allerdings hält sich die Kritik aus Branchenkreisen weitestgehend zurück. Schließlich ist man auf die Aufträge des Verteidigungsministeriums angewiesen.

Das gilt insbesondere für den Auftrag zum Bau eines neuen Mehrzweckkampfschiffes, der von der neuen Bundesregierung zu vergeben ist. Aber es wird deutlich, daß sich die deutschen Werften nicht allein auf Schützenhilfe durch die Politik verlassen dürfen. Werden sie nicht selbst aktiv, werden sie bei internationalen Ausschreibungen gegenüber dem französisch-italienischen Werftenverbund nicht mithalten können. Hier sind also eigene Partnerschaften gefragt.

Türöffner könnte die aktuelle Zusammenarbeit aller drei deutschen Werften bei einem Auftrag des Bundesverteidigungsministeriums über fünf neue Korvetten sein. Eine gute Gelegenheit, um weitere Kooperationen zu üben. Ebenso wichtig ist der jüngste U-Boot-Auftrag, den Thyssenkrupp Marine Systems von Norwegen erhalten hatte. Hieraus könnte sich eine tiefere Partnerschaft zwischen der deutschen und norwegischen Rüstungsindustrie ergeben.

Dies quasi als Blaupause für andere Länder. Denn auch die Niederlande und Belgien sollen an weiteren Zusammenarbeiten interessiert sein. Letztlich werden die deutschen Marine-Schiffbauer um eine Konsolidierung nicht herumkommen. Das würde natürlich auch bedeuten, daß weitere Arbeitsplätze in Gefahr sind. Doch ohne Kooperationen und Einsparungen werden die deutschen Werften die neue Wettbewerbssituation kaum überstehen können.

Jahresbericht des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik: www.vsm.de



Die „Augsburg“ bei Blohm+Voss: Gewichtiger Wirtschaftsfaktor

Ihr Bestellschein

JF-Buchdienst · Hohenzollernstraße 27a · 10713 Berlin
Fax: 030 - 86 49 53 - 40 · Bestelltelefon: 030 - 86 49 53 - 25

Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung folgende Titel:

Expl.	Bestell-Nr.	Autor/Kurztitel	Euro

abschicken, faxen oder gehen Sie online: www.jf-buchdienst.de

Bestelladresse (Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!)

Kundennummer (falls zur Hand)

Vorname/Nachname

Straße/Nr. (Sein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon E-Mail

Datum/Unterschrift

Deutschland-Versandkostenfrei bei Bestellungen ab EUR 50,-. Bei Bestellungen unter EUR 50,- beträgt der Versandkostenanteil EUR 3,90. Postales Ausland: Belieferung nur gegen Vorkasse! Bei Lieferung in die EU-Länder fällt zusätzlich zum Buchpreis eine Versandkostenpauschale von EUR 12,- an. Für alle anderen europäischen Staaten beträgt die Pauschale EUR 14,-. Für außereuropäische Staaten EUR 18,-. Die Bücher sind vom Umtausch ausgeschlossen!

JF BUCHDIENST
JUNGE FREIHEIT Medienversand

gehen Sie online:
jf-buchdienst.de

Bruno Bandulet
Beuteland

Die systematische Plünderung Deutschlands seit 1945
Welche materiellen und geistigen Werte wurden den Deutschen in sieben Jahrzehnten genommen? Was steckt hinter der europäischen Integration und der Masseneinwanderung, und wie verkam der Euro zum Enteignungsprogramm? Bruno Bandulet entlarvt die Verschwörung der Eliten! 333 S., geb.



Best.-Nr.: 93140

EUR 19,95

Andreas Marquart, Philipp Bagus, Roland Tichy
Wir schaffen das – alleine!

Warum kleine Staaten einfach besser sind
Nur die Vereinigten Staaten von Europa werden im Wettbewerb mit Asien und Amerika bestehen können. Dieses EU-Dogma wird von den beiden Bestsellerautoren gründlich auseinandergenommen. Tatsächlich gedeihen in Staatsmolochen nämlich Bevormundung, Korruption und Verschwendung. 160 S., geb.



Best.-Nr.: 93381

EUR 14,90

Karlheinz Weißmann
Rubikon – Deutschland vor der Entscheidung

Unkontrollierte Masseneinwanderung, Kriegsgefahr, Terroranschläge all das kommt nicht überraschend. Mancher hat vor den Gefahren gewarnt, ohne Gehör zu finden, weil die Wahrheit unangenehm ist. Das rächt sich nun bitter. Weißmann liefert eine messerscharfe Analyse der Lage. 272 Seiten, gebunden, mit Schutzumschlag



Best.-Nr.: 93021

EUR 19,90

Hans-Werner Sinn
Der Schwarze Juni

Brexit, Flüchtlingswelle, Euro-Desaster – Wie die Neugründung Europas gelingt
Für Hans-Werner Sinn stellt der Schwarze Juni 2016 mit dem Brexit und weiteren wichtigen Entscheidungen eine Zäsur dar. Wir müssen jetzt handeln! Er legt daher ein kompaktes Programm zur Neugründung Europas und zur Änderung des Lissabener EU-Vertrags vor. 368 S., geb.



Best.-Nr.: 93264

EUR 24,99

Markus Krall
Der Draghi-Crash

Warum uns die entfesselte Geldpolitik in die finanzielle Katastrophe führt
Die Finanzkrise verleitete eine überforderte Elite dazu, ihr Heil in Staatsplanung, Intervention und Bürokratie zu suchen. Durch die Eurorettung ist die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank zur Staatsfinanzierung degeneriert. Es zeichnet sich eine monetäre Katastrophe ab. 208 S., geb.



Best.-Nr.: 93592

EUR 17,99

Eberhard und Eike Hamer
Der große Crash-Ratgeber

Was tun vor, im und nach dem Crash?
Die beiden Wirtschafts- und Mittelstandsexperten Eberhard und Eike Hamer rechnen mit einem baldigen Crash. Sie möchten private Vermögensbesitzer, kleine und mittelständische Unternehmer sowie Freiberufler in die Lage versetzen, ihr Vermögen umzudisponieren und zu retten. 269 S., geb.



Best.-Nr.: 93362

EUR 22,95

Wolfgang Hetzer
Bankendämmerung
Die Deutsche Bank in der Finanzkrise



Die Deutsche Bank steht im Zentrum der gegenwärtigen Krise des Finanzkapitalismus. Wolfgang Hetzer zeigt, wie das einstige Flaggschiff der deutschen Wirtschaft durch entfesselten Wertpapierhandel und grenzenlose Geldproduktion zum internationalen Risikofaktor geworden ist. 132 S., Pb.

Best.-Nr.: 93604

EUR 16,00

Abbildungen können vom Original abweichen!