



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV

Hauptabteilung Steuerpolitik STP

Abteilung Steuergesetzgebung SGG

24. Februar 2022

Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen

Ergebnisbericht

Zusammenfassung

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens sind insgesamt 55 Stellungnahmen eingegangen.

Grundsätzliche Haltung zur Einführung einer Tonnagesteuer in der Schweiz:

Zustimmung:

Kantone: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, ZG, ZH und FDK (19)

Politische Parteien: Die Mitte, FDP und SVP (3)

Organisationen und Verbände: Alpen-Initiative, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, CP, economiesuisse, EXPERTsuisse, FER, Gearbulk Holding AG, Greenpeace, Handel Schweiz, Handelskammer beider Basel, IFCHOR, MME, MSC, Nautilus International, OREF, Reederei Zürich AG, sgv, SPEDLOGSWISS, SSK, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Holdings, Swiss Shipowners Association, VCS, ZSV, und Zürcher Handelskammer (27)

Begründung:

- Die Einführung einer Tonnagesteuer schafft für in der Schweiz domizilierte Seeschiffahrtsunternehmen gleich lange Spiesse im internationalen Wettbewerb und stärkt damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz.
- Die Tonnagesteuer ergänzt die mit der STAF eingeführten Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Standortattraktivität der Schweiz für international tätige, mobile Unternehmen.
- Mit Blick auf die Standort- und Fiskalinteressen der Schweiz erscheint die Einführung einer Tonnagesteuer verfassungsrechtlich vertretbar.
- Die Tonnagesteuer ist auch vor dem Hintergrund zu begrüessen, dass sie ökologisch ausgestattete Schiffe steuerlich besserstellt als ökologisch schädlichere. Zudem ist sie näher an einer verursachergerechteren Besteuerung: Wer mehr transportiert, bezahlt mehr.

Ablehnung:

Kantone: AI (1)

Politische Parteien: Grüne und SP (2)

Organisationen und Verbände: Alliance Sud, Public Eye und SGB (3)

Begründung

- Die spezifisch für die Seeschifffahrt konzipierte Tonnagesteuer verletzt die Prinzipien der Rechtsgleichheit und damit auch die Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Die verfassungsrechtlichen Bedenken sind nach wie vor aktuell und dürfen nicht ausser Acht gelassen werden.
- Neben den grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Bedenken ist auch die Signalwirkung zu berücksichtigen, die eine solche Ausnahmeregelung für die Zukunft und für andere Branchen mit sich bringen kann.
- Die Tonnagesteuer kommt einer pauschalen Steuerberechnung gleich, die zu einer faktischen Nullbesteuerung führt. Denn es wären Gewinnersätze von einem bis zwei Prozent möglich, sodass die Unternehmen aus der steuerlichen Verantwortung entlassen würden.
- Die Schweiz soll sich auf internationaler Ebene für eine rasche und verbindliche Dekarbonisierung der Seeschifffahrt einsetzen. Eine Lenkungswirkung kann nur mit einem Malus-System erzielt werden.

Es sind namentlich zu folgenden Punkten Anpassungsvorschläge eingegangen:

- Economiesuisse, EXPERTsuisse und SwissHoldings: Im Rahmen des international möglichen Ausgestaltungsspielraums muss die Schweiz eine attraktive Lösung wählen. Die gesetzliche Formulierung sollte flexibel genug sein, damit der in den EU-Leitlinien abgesteckte Anwendungsbereich auch in der Schweiz ausgeschöpft werden kann.
- BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, FDK, FDP, FER, FR, GE, Handel Schweiz, MME, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, sqv, STSA, Suisse-Atlantique, STSA, Swiss Shipowners Association, TI, VD und ZSV: Der Mindestanteil des Flaggenerfordernisses von 60 Prozent wird als zu hoch und zu restriktiv eingestuft. Eine Anpassung des Schwellenwerts erweist sich daher als zwingend notwendig.
- CADENA RoRo SA, GE, Cargo Forum Schweiz, Handel Schweiz, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique und Swiss Shipowners Association: Um mehr Flexibilität sicherzustellen, soll die Schwellengrösse in einer bundesrätlichen Verordnung festgelegt werden. Das Flaggenerfordernis soll sich nicht nur auf die Schweiz und den Europäischen Wirtschaftsraum beziehen, sondern auch auf Flaggen, mit denen die Schweiz ein Freihandelsabkommen mit einer Reziprozitätsklausel abgeschlossen hat.
- CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, EXPERTsuisse, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZG: Die Liste der maritimen Tätigkeiten soll nicht erschöpfend sein. Speziell hervorzuheben sind Schiffsmanagementgesellschaften, die verschiedene Dienstleistungen für den Schiffseigner erbringen. Gemäss den Leitlinien der EU können Unternehmen, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind und das Management von Besatzungen sowie das technische Management von Seeschiffen sicherstellen, für die Tonnagesteuer optieren. Es ist daher legitim, den Anwendungsbereich der schweizerischen Tonnagesteuer auf Schiffsmanagementtätigkeiten auszuweiten.
- AR, BL, BS, GE, TI, SO, SSK, VD, ZG, und ZH: Der Gewinn aus Nebentätigkeiten an Bord soll der Tonnagesteuer unterliegen, sofern er höchstens 50 Prozent des nach Handelsrecht ermittelten Gewinns aus dem Betrieb des Schiffs beträgt.
- CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Handel Schweiz, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique und Swiss Shipowners Association: Es ist bei der genannten Grenze nicht auf dem Gewinn, sondern auf den Umsatz abzustellen. Zudem soll auf Verordnungsstufe eine nicht abschliessende Liste von Nebentätigkeiten geführt werden.
- CADENA RoRo SA, economiesuisse, EXPERTsuisse, MME, MSC, Reederei Zürich AG, Suisse-Atlantique, STSA, Swiss Shipowners Association und ZSV: Die Bareboat-Charter soll unter bestimmten Bedingungen ebenfalls als Vercharterungsaktivität der Tonnagesteuer unterstellt werden.
- BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Die Mitte, economiesuisse, FDK, FER, FR, GE, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, SwissHoldings, und Swiss Shipowners Association und ZG: Die blosser Berücksichtigung des Antriebssystems, um zusätzliche steuerliche Anreize zu schaffen, ist zu restriktiv. Eine Ausweitung auf weitere ökologische Kriterien in der Grundsatznorm ist zu befürworten, sofern diese durch die Steuerbehörden einfach angewendet werden können.
- Alpen-Initiative, Greenpeace, Grüne, LU, VCS, und VD: Die Regelung soll auch die Verminderung des Schiffsmülls, des Lärms oder die verminderte Verschmutzung durch das Schiffsabwasser berücksichtigen. Anstelle einer Reduktion der Bemessungsgrundlage dank Einhaltung ökologischer Kriterien braucht es ein Malus-System, bei dem umweltschädlichere Schiffe höhere Steuern leisten müssen. Dadurch wird die Lenkung hin zu umweltfreundlicheren Schiffen sichergestellt.

1. Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 24. Februar 2021 den Entwurf für ein Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen (Tonnagesteuergesetz) in die Vernehmlassung geschickt. Diese dauerte bis zum 31. Mai 2021. Insgesamt wurden 61 Vernehmlassungsadressaten angeschrieben. Im Anhang zum Ergebnisbericht sind die Vernehmlassungsteilnehmenden ersichtlich.

2. Eingegangene Stellungnahmen

Angesichts der grossen Anzahl abgegebener Stellungnahmen können nicht sämtliche Vorschläge und Begründungen wiedergegeben werden. Für Einzelheiten sei auf die insgesamt 55 eingereichten Stellungnahmen verwiesen. Diese können abgerufen werden unter:

https://www.fedlex.admin.ch/de/consultation-procedures/ended/2021#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/6021/11/cons_1

3. Grundzüge der Vernehmlassungsvorlage

Konzeptionell kommt die Tonnagesteuer einer alternativen Methode zur Ermittlung der Gewinnsteuer gleich. Sie ist im Sinne des Verfassungsauftrags zur vertikalen und horizontalen Harmonisierung auf der Ebene aller drei Gebietskörperschaften (Bund, Kantone und Gemeinden) einzuführen. Die Steuer soll für den Betrieb von Seeschiffen zur Anwendung kommen.

Bemessungsgrundlage für die Gewinnermittlung ist die pauschal mit einem gestaffelten Tarif multiplizierte Nettoraumzahl (Ladekapazität des Seeschiffs). Diese wiederum wird mit der Anzahl Betriebstage multipliziert. Der so ermittelte steuerbare Reingewinn wird – sofern vorhanden – zum übrigen steuerbaren Reingewinn hinzugerechnet und zum ordentlichen Gewinnsteuersatz besteuert.

Die Tonnagesteuer fusst auf Freiwilligkeit. Die Wahl erfolgt für jedes Seeschiff separat. Wird die Wahlmöglichkeit ausgeübt, gilt eine Dauer von zehn Jahren. Danach unterliegt der steuerbare Reingewinn wieder der ordentlichen Bemessung – es sei denn, die steuerpflichtige Person stellt erneut Antrag auf die Tonnagesteuer. Will ein Unternehmen vor Ablauf der Zehnjahresperiode einen Wechsel vornehmen (beispielsweise aufgrund erlittener betrieblicher Verluste oder trüber wirtschaftlicher Perspektiven), kann es einen erneuten Antrag für die Tonnagesteuer erst wieder im sechsten Jahr nach dem Ausstieg stellen.

4. Ergebnisse der Vernehmlassung

4.1 Grundsätzliche Haltung zur Einführung einer Tonnagesteuer in der Schweiz

Zustimmung:

Kantone: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, ZG, ZH und FDK (19)

Politische Parteien: Die Mitte, FDP und SVP (3)

Organisationen und Verbände: Alpen-Initiative, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, CP, economiesuisse, EXPERTsuisse, FER, Gearbulk Holding AG, Greenpeace, Handel Schweiz, Handelskammer beider Basel, IFCHOR, MME, MSC, Nautilus International, OREF, Reederei Zürich AG, sgv, SPEDLOGSWISS, SSK, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Holdings, Swiss Shipowners Association, VCS, ZSV, und Zürcher Handelskammer (27)

Begründung:

- Die Einführung einer Tonnagesteuer schafft für in der Schweiz domizilierte Seeschiff-fahrtsunternehmen gleich lange Spiesse im internationalen Wettbewerb und stärkt damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz.
- Die Tonnagesteuer ergänzt die mit der STAF eingeführten Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Standortattraktivität der Schweiz für international tätige, mobile Unternehmen.
- Mit Blick auf die Standort- und Fiskalinteressen der Schweiz erscheint die Einführung einer Tonnagesteuer verfassungsrechtlich vertretbar.
- Die Tonnagesteuer ist auch vor dem Hintergrund zu begrüssen, dass sie ökologisch ausgestattete Schiffe steuerlich besserstellt als ökologisch schädlichere. Zudem ist sie näher an einer verursachergerechteren Besteuerung: Wer mehr transportiert, bezahlt mehr.

Ablehnung:

Kantone: AI (1)

Politische Parteien: Grüne und SP (2)

Organisationen und Verbände: Alliance Sud, Public Eye und SGB (3)

Begründung:

- Die spezifisch für die Seeschifffahrt konzipierte Tonnagesteuer verletzt die Prinzipien der Rechtsgleichheit und damit auch die Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Die verfassungsrechtlichen Bedenken sind nach wie vor aktuell und dürfen nicht ausser Acht gelassen werden.
- Neben den grundsätzlichen verfassungsrechtlichen Bedenken ist auch die Signalwirkung zu berücksichtigen, die eine solche Ausnahmeregelung für die Zukunft und für andere Branchen mit sich bringen kann.
- Die Tonnagesteuer kommt einer pauschalen Steuerberechnung gleich, die zu einer faktischen Nullbesteuerung führt. Denn es wären Gewinnsteuersätze von einem bis zwei Prozent möglich, sodass die Unternehmen aus der steuerlichen Verantwortung entlassen würden.
- Die Schweiz soll sich auf internationaler Ebene für eine rasche und verbindliche Dekarbonisierung der Seeschifffahrt einsetzen. Eine Lenkungswirkung kann nur mit einem Malus-System erzielt werden.

4.2 Vorbehalte gegenüber einzelnen Bestimmungen des Gesetzesentwurfs

Die Ausführungen zu den nachfolgenden Bestimmungen der direkten Bundessteuer gelten sinngemäss auch für die inhaltlich gleichlautenden Bestimmungen im StHG.

4.2.1 Artikel 18 Abs. 3^{bis} E-DBG

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique und Swiss Shipowners Association: «Unterliegt ein Schiffahrtsunternehmen der Tonnagesteuer, so sind die Artikel 73–77 sinngemäss anwendbar.» (Änderung gegenüber dem Wortlaut des Vorentwurfs *kursiv* hervorgehoben.)

Begründung:

Aus dem Vorentwurf geht nicht eindeutig hervor, ob die Bestimmung auch für Einzelunternehmen gelten würde. Mit dem vorliegenden Wortlaut wird der Anwendungsbereich der Vorschrift auf selbstständig Erwerbstätige erweitert – unabhängig, davon ob, sie ihre Tätigkeit in Form eines Einzelunternehmens oder einer Schiffahrtsgesellschaft ausüben.

4.2.2 Artikel 73 Absatz 1 E-DBG

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZG:
«Auf Antrag können ausschliesslich berechnigte Schifffahrtsunternehmen der Tonnagesteuer unterstellt werden, deren Tätigkeiten unmittelbar mit der maritimen Wirtschaft verbunden sind, insbesondere:

- a. Gütertransport;
- b. Passagiertransport, *einschliesslich Kreuzfahrtschiff-Aktivitäten*;
- c. *Schlepp-*, Rettungs- und Unterstützungsdienste;
- d. Kabel- und Rohrverlegung;
- e. Errichtung *und Unterhalt* von Offshore-Bauwerken;
- f. *Zeitcharter- oder Bareboat-Charter-Aktivitäten*;
- g. *technisches Management von Schiffen, einschliesslich Besatzungsmanagement*;
- h. wissenschaftliche Meeresforschung, *einschliesslich seismographischer Aktivitäten.*»

(Änderungen gegenüber dem Wortlaut des Vorentwurfs *kursiv* hervorgehoben.)

Auch EXPERTsuisse spricht sich für eine Erweiterung der Liste maritimer Tätigkeiten aus, die der Tonnagesteuer zu unterstellen sind.

Begründung:

Die Liste der genannten Tätigkeiten sollte nicht erschöpfend sein. Speziell hervorzuheben sind Schiffsmanagementgesellschaften, die verschiedene Dienstleistungen für den Schiffseigner erbringen. Gemäss den Leitlinien der EU können Unternehmen, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind und das Management von Besatzungen sowie das technische Management von Seeschiffen sicherstellen, für die Tonnagesteuer optieren. Es ist daher legitim, den Anwendungsbereich der schweizerischen Tonnagesteuer auf Schiffsmanagementtätigkeiten auszuweiten.

Bestimmte Aktivitäten sollten genauer definiert werden: So sollte neben der Errichtung auch der Unterhalt von Offshore-Bauwerken der Tonnagesteuer unterliegen. Das gilt auch für die Meeresforschung, die um seismographische Aktivitäten erweitert werden soll.

Schliesslich erscheint es angemessen, unter bestimmten Bedingungen den Einbezug von Bareboat-Leasing-Tätigkeiten nach dem Vorbild einiger EU-Staaten der Tonnagesteuer zu unterstellen, obwohl diese streng genommen nicht als Schiffsbetriebstätigkeit angesehen werden können. Diese Bedingungen sollten auf Verordnungsstufe definiert werden.

SO: Der fakultative Charakter der Tonnagesteuer ist gleich zu Beginn des Kapitels hervorzuheben:

«Der Tonnagesteuer unterstellt werden können *auf Antrag* ausschliesslich Seeschiffe, die zu folgenden Zwecken betrieben werden können.»

(Änderung gegenüber dem Wortlaut des Vorentwurfs *kursiv* hervorgehoben.)

4.2.3 Artikel 73 Absätze 2 und 3 E-DBG

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, EXPERTsuisse, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZG:
Die im Vorentwurf platzierten Bestimmungen sind aus Gründen der Kohärenz in den Artikel 74 (Sachüberschrift: Voraussetzungen) zu integrieren.

SO: Eine Verschiebung der Absätze 2 und 3, die die subjektive Steuerpflicht hervorheben, in den Artikel 74 erscheint nachvollziehbar. Allerdings stellt sich die Frage, ob es zur Bewahrung einer klaren Struktur nicht besser wäre, die subjektive Steuerpflicht in einem eigenen Artikel zu regeln.

4.2.4 Artikel 73 Absatz 3 E-DBG

Economiesuisse, EXPERTsuisse und STSA: Die Bareboat-Charter soll ebenfalls als Vercharterungsaktivität der Tonnagesteuer unterstellt werden.

Begründung:

Ein Grossteil der STSA-Mitglieder besitzt keine eigenen Schiffe, sondern werden zumeist gemietet. Mit dem Ausschluss der Bareboat-Charter als einer der Tonnagesteuer unterstellten Betriebsaktivität hat die Rohstoffhandelsindustrie das Nachsehen. Es gilt daher zu prüfen, unter welchen Bedingungen die Bareboat-Charter in den Geltungsbereich der Vorlage integriert werden kann.

MME, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZSV: Der grundsätzliche Ausschluss des Bareboat-Chartering wird der Komplexität und Bedeutung dieses Themas nicht gerecht. Es gilt bei der Bareboat-Charter zwischen konzerninternen Verhältnissen und Rechtsgeschäften mit Dritten zu unterscheiden: Innerhalb einer Gruppe ist die Bareboat-Charter unbeschränkt zulässig, da es sich hierbei lediglich um eine Frage der Konzernstrukturierung handelt. Bei rechtsgeschäftlichen Verhältnissen mit Dritten sind Einkünfte aus Bareboat-Chartering nur ausnahmsweise unter den Geltungsbereich der Tonnagesteuer zu subsumieren, wenn folgende Voraussetzungen gegeben sind:

- Das Verchartern auf Bareboat-Basis ist auf temporäre Überkapazitäten zurückzuführen,
- es ist nur temporär zulässig, d.h. maximal drei Jahre, und
- mindestens 50 Prozent der Schiffsflotte muss vom Steuerpflichtigen selbst betrieben werden.

4.2.5 Artikel 73 Absatz 4 E-DBG

AR, BL, BS, GE, TI, SO, SSK, VD, ZG, und ZH: Der Gewinn aus Nebentätigkeiten an Bord soll der Tonnagesteuer unterliegen, sofern er höchstens 50 Prozent des *nach Handelsrecht ermittelten* (= Zusatz gegenüber dem Vorentwurf *kursiv* hervorgehoben) Gewinns aus dem Betrieb des Schiffs beträgt.

Begründung:

Damit wird eine Unklarheit beseitigt, ob sich die 50-Prozent-Voraussetzung auf den berechneten Gewinn oder auf den Grundsätzen des handelsrechtlich ermittelten Gewinns aus dem Betrieb des Seeschiffs bezieht.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, EXPERTsuisse, Handel Schweiz, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique und Swiss Shipowners Association: Es ist bei der genannten 50er Grenze nicht auf dem Gewinn, sondern auf dem Umsatz abzustellen. Zudem soll auf Verordnungsstufe eine nicht abschliessende Liste von Nebentätigkeiten geführt werden.

4.2.6 Artikel 74 Absatz 1 E-DBG

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, EXPERTsuisse, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZG: Zu Beginn dieses Artikels sollte eine Definition der Seeschiffahrtsunternehmen eingefügt werden:

«Schiffahrtsunternehmen im Sinne von Artikel 73 Absatz 1 sind Unternehmen, die eine Flotte besitzen oder betreiben, deren kommerzielles und strategisches Management in der Schweiz erfolgt.»

TI: In der vorgesehenen Verordnung sollte das Konzept des Betriebs untrennbar mit dem Konzept der substanziellen Präsenz in der Schweiz verbunden sein.

Begründung:

Damit wird Artikel 8 Absatz 1 des OECD-Musterabkommens nachgelebt, wonach Gewinne aus der Schifffahrt nur in dem Vertragsstaat besteuert werden können, wo sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, economiesuisse, EXPERTsuisse, FDK, FDP, FER, FR, GE, Handel Schweiz, MME, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, sgV, STSA, Suisse-Atlantique, STSA, Swiss Shipowners Association, TI, VD und ZSV: Eine Anpassung des Flaggenerfordernisses nach unten ist zwingend notwendig, weil ansonsten das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Seeschifffahrt sicherzustellen, nicht erfüllt wird. Die Vorgaben sind dabei in enger Zusammenarbeit mit der betroffenen Branche zu überarbeiten. Mit der vorgeschlagenen Regelung würde derzeit kaum eine Reederei in der Schweiz die Anforderungen erfüllen. Denn viele Betreiber haben eine Flotte, die auf «Zeitcharter» fusst, sodass sich der Tonnage-Mindestanteil rasch verändern kann.

CADENA RoRo SA, GE, Cargo Forum Schweiz, Handel Schweiz, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique und Swiss Shipowners Association: Um mehr Flexibilität sicherzustellen, soll der Schwellenwert in einer bundesrätlichen Verordnung festgelegt werden. Ausserdem soll sich das Flaggenerfordernis nicht nur auf die Schweiz und den Europäischen Wirtschaftsraum beziehen, sondern auch auf Flaggen, mit denen die Schweiz ein Freihandelsabkommen mit einer Reziprozitätsklausel abgeschlossen hat. Die Branche schlägt folgende Umformulierung vor:

«Die Unterstellung eines Seeschiffs einer steuerpflichtigen Person unter die Tonnagesteuer setzt voraus, dass ein Mindestprozentsatz der Tonnage der von dieser Person betriebenen Flotte im Register der schweizerischen Seeschiffe, eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums oder eines Staates, der mit der Schweiz ein Freihandelsabkommen mit Gegenseitigkeitsklausel abgeschlossen hat, eingetragen sind. Der Bundesrat legt die Bedingungen für die Anwendung fest.»

GE schlägt folgende Umformulierung vor:

«Ein Seeschiff kann nur dann der Tonnagesteuer unterstellt werden, wenn die von einer steuerpflichtigen Person betriebene Flotte einen Tonnage-Mindestanteil aufweist, die unter Schweizer Flagge, der Flagge eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums oder eines Staates fährt, mit der die Schweiz ein Freihandelsabkommen mit einer Reziprozitätsklausel geschlossen hat. Der Bundesrat regelt die Anwendungsvoraussetzungen.»

4.2.7 Artikel 74 Absatz 2 E-DBG

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SO, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZG: Es wird eine Präzisierung bei dieser Bestimmung nahegelegt:

«Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die *sich im Eigentum* von der steuerpflichtigen Person *befinden oder von dieser* betrieben werden.» (Änderungen gegenüber dem Wortlaut des Vorentwurfs *kursiv* hervorgehoben.)

Zudem wird von CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, der Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique und der Swiss Shipowners Association ein zusätzlicher Artikel vorgeschlagen, damit klar wird, dass einzig Schiffseigner, die ihre eigenen Schiffe betreiben, sowie andere Betreiber von Charterer und Schiffsmanager von der Tonnagesteuer profitieren:

«Ein vom Bundesrat festgelegter Mindestprozentsatz der Flottentonnage muss sich rechtlich oder wirtschaftlich im Besitz der Schifffahrtsgesellschaft befinden oder von dieser direkt betrieben werden.»

4.2.8 Artikel 74 Absatz 3 E-DBG

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, EXPERTsuisse, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZG: Den massgebenden Zeitpunkt für die Erfüllung des Flaggenerfordernisses am letzten Tag der Steuerperiode festzumachen, wird als zu restriktiv erachtet unter Verkennung der Besonderheiten der maritimen Industrie. Die Einhaltung der Bedingung soll daher über einen relativ langen Zeitraum bewertet werden. Und sie ist auf Verordnungsstufe zu regeln.

4.2.9 Artikel 75 Absatz 1 E-DBG

STSA: Aufgrund der Komplexität der Vercharterungs-Betriebsaktivität ist die Berechnung des steuerbaren Reingewinns anhand der Einzelfallbetrachtung (pro Schiff) mit Unsicherheit verbunden.

Begründung:

Die Berechnung anhand des einzelnen Seeschiffs würde im Vergleich zu einer globalen bzw. kumulierten Bemessungsgrundlage zu einem erheblichen Mehraufwand führen.

FDP: Hinsichtlich der Praxistauglichkeit sollte die Berechnungsmethode geändert werden, so dass die Messung per Tonnage und nicht per Schiff verwendet wird.

VD: Die Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist nicht pro Schiff, sondern pro Flotte vorzunehmen.

4.2.10 Artikel 75 Absatz 2 E-DBG

CP, MME und ZSV: Die im Vorentwurf verankerten Staffeltarife entsprechen dem Durchschnitt der EU-Tonnagesteuerregelungen. Eine Reduzierung der Tarife wäre mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit vorteilhafter. Zu prüfen wäre daher, ob man sich bei der Steuerlast nicht an den Vorreiterstaaten der EU orientieren sollte.

4.2.11 Artikel 75 Absatz 3 E-DBG

BL, economiesuisse, EXPERTsuisse, FDK, FER, FR, GE und ZG: Bei der Verwirklichung ökologischer Anliegen durch steuerliche Anreize sollte der Fokus nicht nur auf dem Antriebssystem des Schiffs begrenzt sein. Es gibt auch Schiffe, die anderweitig ökologisch verbessert wurden und damit zur Umweltfreundlichkeit der Seeschifffahrt beitragen. Daher sind die ökologischen Kriterien in der Grundnorm auszuweiten.

Die Mitte, FDK, FR, GE und SwissHoldings: Die Vollzugstauglichkeit dieser Bestimmung ist besonders zu beachten. Die Einhaltung ökologischer Kriterien muss für die Steuerbehörde überprüfbar und nachvollziehbar sein.

Alpen-Initiative, economiesuisse, FER, Greenpeace, TI und VCS: Miteinzubeziehen in die Regelung sind auch die Verminderung des Schiffsmülls, des Lärms oder die verminderte Verschmutzung durch das Schiffsabwasser.

Alpen-Initiative, Greenpeace, Grüne, LU, VCS und VD: Anstelle einer Reduktion der Bemessungsgrundlage dank Einhaltung ökologischer Kriterien braucht es ein Malus-System, bei dem umweltschädlichere Schiffe höhere Steuern leisten müssen. Dadurch wird die gleiche Lenkung hin zu umweltfreundlicheren Schiffen sichergestellt.

CP und sgv: Bezüglich der ökologisch bedingten Reduktion wäre es vorteilhafter, sich nach dem norwegischen Standard auszurichten, der einen Rabatt von 25 Prozent vorsieht. economiesuisse setzt sich ebenfalls für eine stärkere Ermässigung ein analog der zypriotischen Tonnagesteuerregelung, die neuerdings eine maximale Reduktion von 30 Prozent vorsieht.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Handel Schweiz, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique und Swiss Shipowners Association: Auch für die Branche ist die Formulierung im Vorentwurf zu eng gefasst. Um den Anreizcharakter zu erhalten, muss die Norm offener formuliert werden, so dass auch andere Umweltfaktoren berücksichtigt werden. Dabei soll folgende Norm zur Anwendung kommen:

«Der Bundesrat kann die Skala nach Absatz 2 aufgrund von Umweltkriterien nach unten oder oben anpassen, jedoch nicht um mehr als 50 Prozent.»

CADENA RoRo SA, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, Suisse-Atlantique und Swiss Shipowners Association: Der ermittelte Tonnagegewinn soll bei Steuerpflichtigen, die das technische Management einschliesslich das Besatzungsmanagement ausüben, fix auf 25 Prozent reduziert werden.

4.2.12 Artikel 76 E-DBG

Für CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Handel Schweiz, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZG sind zwei zusätzliche Bestimmungen in diesem Artikel aufzunehmen:

«Wählt die steuerpflichtige Person die Option der Tonnagebesteuerung, führt dies nicht zur Realisierung von stillen Reserven im Sinne des Steuersystems.»

«Der Bundesrat definiert die Bedingungen zur Anwendung dieses Artikels.»

Für EXPERTsuisse stellt sich die Frage, ob die gebildeten stillen Reserven auf dem Seeschiff ab dem Moment, wo der Transfer in die Tonnagebesteuerung erfolgt, besteuert werden sollten.

4.2.13 Artikel 77 E-DBG

GE: Der Umstrukturierungsartikel sollte redaktionell angepasst werden (Änderungen gegenüber dem Vorentwurf *kursiv* gesetzt):

«Wird ein der Tonnagesteuer unterstelltes Seeschiff bei einer Umstrukturierung nach Artikel 61 Absatz 1 oder 3 zum handelsrechtlichen Buchwert übertragen, so bleibt *die Unterstellung unter die Tonnagesteuer und die Anwendungsdauer nach Artikel 76 Absatz 2 bestehen*. Erfolgt die Übertragung zu einem anderen Wert, *dann endet die Unterstellung unter die Tonnagesteuer und es gilt Artikel 76 Absatz 4.*»

Begründung: Die Zusätze führen zu mehr Klarheit.

TI: Es wird vorgeschlagen, den Artikel umzuformulieren, da er unklar ist. Insbesondere nimmt der Gesetzesartikel keinen Bezug auf handelsrechtliche Buchwerte, wie es im Erläuterungsbericht heisst, so dass der Sinn der Vorschrift unklar ist.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Schweiz, Handel Schweiz, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association und ZG: Im derzeitigen Wortlaut benachteiligt der Artikel Übertragungen, die nicht steuerneutral sind, und Unternehmen, die Schiffe übernehmen, für welche die Tonnagebesteuerung erst nach Ablauf der in Artikel 76 Absatz 4 festgelegten Frist beantragt werden kann. Zudem könnte der letzte Satz dahingehend ausgelegt werden, dass ein Seeschiff, welches im Rahmen einer Umstrukturierung übertragen wird, vor Ablauf eines Zeitraums von sechs Jahren ab dem Jahr der Umstrukturierung nicht der Tonnagesteuer unterstellt werden kann.

4.2.14 Diverses

Für die STSA ist unklar, wie die Spartenrechnung den steuerbaren Reingewinn unter einer Tonnagesteuer beeinflussen würde.

AR macht auf eine Ungleichbehandlung der Instrumente aufmerksam: Der reduzierten Ressourcenabschöpfung aufgrund eines höheren Abzugs für Forschung und Entwicklung wird im Nationalen Finanzausgleich (NFA) nicht Rechnung getragen. Diese wird hingegen bei der Patentbox und bei der Einführung einer Tonnagesteuer im NFA berücksichtigt. Dadurch werden Kantone wie AR benachteiligt, die nur über einen höheren Abzug für Forschung und Entwicklung verfügen, jedoch keine Patentboxen haben und keine Seeschiffahrtsunternehmen angesiedelt haben.

BS: Das vorgesehene Tonnagesteuerregime sieht vor, dass Kapitalgewinne aus der Veräusserung eines Seeschiffs von der Besteuerung ausgenommen werden, während die Kapitalgewinne im heutigen System der Besteuerung unterliegen. Diesem neuen Steuerplanungsinstrument ist insbesondere aufgrund der erheblichen Höhe der stillen Reserven auf Seeschiffen besondere Beachtung zu schenken und sollte behoben werden.

4.3 Die Stellungnahmen zur Frage der Umsetzung durch die Kantone

BL, NW, SO, SSK und ZH: Detaillierte Bestimmungen zu den Voraussetzungen und zur Dauer der Anwendung der Tonnagesteuer erleichtern den Vollzug und beschränken die Möglichkeiten zur ungerechtfertigten Steueroptimierung.

ZG: Die Bestimmungen zum Steuersubjekt und zu den Aktivitäten der Schiffe richten sich nach den Leiliniien der EU und lassen sich im Vollzug gut fassen. Zu begrüßen ist auch die Unterscheidung zwischen dem Gewinn aus Nebenaktivitäten, welcher unter gewissen Voraussetzungen ebenfalls unter die Tonnagesteuer fällt, und den übrigen Gewinnen, welche der ordentlichen Besteuerung unterliegen.

BL, NW, SO, SSK, TI, VD und ZG: Zahlreiche kantonale Praxen zur gewinnsteuerunwirksamen Aufdeckung der stillen Reserven aus der Zeit der Statusbesteuerung laufen am 31. Dezember 2024 aus. Wenn die Tonnagesteuer eingeführt werden soll, dann müssten die Bestimmungen zur Verhinderung von Wegzügen auch auf der kantonalen Ebene spätestens auf den 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt werden können.

SO: Die Einführung einer solchen Steuer erfordert neben einer Anpassung des Informatiksystems auch die entsprechende Schulung der veranlagenden Personen, da diese neben der ordentlichen Gewinnermittlung künftig auch eine separate, alternative Berechnungsmethode anwenden müssen.

Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

1. Kantone

Adressaten	Abkürzungen	Eingegangene Stellungnahme
Kanton Zürich	ZH	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Bern	BE	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Luzern	LU	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Uri	UR	
Kanton Schwyz	SZ	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Obwalden	OW	
Kanton Nidwalden	NW	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Glarus	GL	
Kanton Zug	ZG	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Freiburg	FR	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Solothurn	SO	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Basel-Stadt	BS	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Basel-Landschaft	BL	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Schaffhausen	SH	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Appenzell Ausserrhoden	AR	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Appenzell Innerrhoden	AI	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton St. Gallen	SG	
Kanton Graubünden	GR	
Kanton Aargau	AG	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Thurgau	TG	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Tessin	TI	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Waadt	VD	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Wallis	VS	
Kanton Neuenburg	NE	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Genf	GE	<input checked="" type="checkbox"/>
Kanton Jura	JU	
Konferenz der Kantonsregierungen	KdK	
Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren	FDK	<input checked="" type="checkbox"/>

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

Adressaten	Abkürzungen	Eingegangene Stellungnahme
Die Mitte		<input checked="" type="checkbox"/>
Eidgenössisch-Demokratische Union	EDU	
Ensemble à Gauche	EAG	
Evangelische Volkspartei der Schweiz	EVP	
FDP.Die Liberalen	FDP	<input checked="" type="checkbox"/>
Grüne Partei der Schweiz	GPS	<input checked="" type="checkbox"/>
Grünliberale Partei Schweiz	glp	
Lega dei Ticinesi	Lega	
Partei der Arbeit PDA	PDA	
Schweizerische Volkspartei SVP	SVP	<input checked="" type="checkbox"/>
Sozialdemokratische Partei der Schweiz	SPS	<input checked="" type="checkbox"/>

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Adressaten	Abkürzungen	Eingegangene Stellungnahme
Schweizerischer Gemeindeverband	SGV	
Schweizerischer Städteverband	SSV	
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	SAB	

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

Adressaten	Abkürzungen	Eingegangene Stellungnahme
economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen	economiesuisse	<input checked="" type="checkbox"/>
Schweizerischer Gewerbeverband	sgv	<input checked="" type="checkbox"/>
Schweizerischer Arbeitgeberverband		
Schweizerischer Bauernverband	SBV	
Schweizerische Bankiervereinigung	SBVg	
Schweizerischer Gewerkschaftsbund	SGB	<input checked="" type="checkbox"/>
Kaufmännischer Verband Schweiz	KV Schweiz	
Travail.Suisse		

5. Übrige Organisationen

Adressaten	Abkürzungen	Eingegangene Stellungnahme
Schweizerische Steuerkonferenz	SSK	<input checked="" type="checkbox"/>
Städtische Steuerkonferenz		
Konferenz der städtischen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren	KSFD	
Schweizerische Vereinigung diplomierter Steuerexperten	SVDS	
Schweizerische Vereinigung für Steuerrecht	IFA	
Centre Patronal	CP	<input checked="" type="checkbox"/>
SwissHoldings		<input checked="" type="checkbox"/>
Swiss Trading and Shipping Association	STSA	<input checked="" type="checkbox"/>
Swiss Shipowners Association		<input checked="" type="checkbox"/>
EXPERTsuisse		<input checked="" type="checkbox"/>
TREUHAND SUISSE		

6. Nicht offiziell angeschriebene Vernehmlassungsteilnehmende

Adressaten	Abkürzungen	Eingegangene Stellungnahme
Alliance Sud		<input checked="" type="checkbox"/>

Alpen-Initiative		<input checked="" type="checkbox"/>
CADENA RoRo SA		<input checked="" type="checkbox"/>
Cargo Forum Schweiz		<input checked="" type="checkbox"/>
Fédération des Entreprises Romandes	FER	<input checked="" type="checkbox"/>
Gearbulk Holding AG		<input checked="" type="checkbox"/>
Greenpeace		<input checked="" type="checkbox"/>
Handel Schweiz		<input checked="" type="checkbox"/>
Handelskammer beider Basel		<input checked="" type="checkbox"/>
IFCHOR		<input checked="" type="checkbox"/>
MME		<input checked="" type="checkbox"/>
MSC Mediterranean Shipping Company	MSC	<input checked="" type="checkbox"/>
Nautilus International		<input checked="" type="checkbox"/>
Ordre Romand des Experts Fiscaux Diplomes	OREF	<input checked="" type="checkbox"/>
Public Eye		<input checked="" type="checkbox"/>
Reederei Zürich AG		<input checked="" type="checkbox"/>
SPEDLOGSWISS		<input checked="" type="checkbox"/>
Swiss Atlantique		<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrsclub der Schweiz	VCS	<input checked="" type="checkbox"/>
Zuger Steuer-Vereinigung	ZSV	<input checked="" type="checkbox"/>
Zürcher Handelskammer		<input checked="" type="checkbox"/>