

## Swiss Shipowners Association

Vernehmlassungsantwort

«Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen»

April 2021

*Bitte beachten Sie: In der französischen Version finden Sie zusätzlich  
Kommentare zum Erläuternden Bericht des Bundesrates*

## Inhaltsverzeichnis

Die Swiss Shipowners Association .....	1
1. Zusammenfassung .....	2
2. Artikel-Analyse des Entwurfs .....	3
a. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990 über die direkte Bundessteuer .....	3
b. Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz, StHG) .....	11
3. Konsolidierte Fassung des Gesetzesentwurfes gemäss unseren obengenannten Vorschlägen ..	12

## Die Swiss Shipowners Association

Die *Swiss Shipowners Association* wurde 1942 gegründet, nachdem der Bundesrat beschlossen hatte, eine unabhängige Flotte unter Schweizer Flagge zu etablieren, um die Versorgung des Landes während Konflikten zu gewährleisten. Seit ihrer Gründung pflegt die *Swiss Shipowners Association* den konstruktiven Dialog mit dem Bundesrat, dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt (SSA) und dem Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL). Die *Swiss Shipowners Association* prägt die schweizerische Schifffahrtspolitik mit. Sie ist auch der offizielle Ansprechpartner für alle Gespräche zwischen dem Bundesrat, dem internationalen Berufsverband Nautilus und den Eignern von Schiffen unter Schweizer Flagge.

Nach mehr als einem Dreivierteljahrhundert, während dem die Mitgliedschaft ausschliesslich den Reedern unter Schweizer Flagge vorbehalten war, öffnete sich die *Swiss Shipowners Association* für alle Reeder/Betreiber mit Sitz in der Schweiz und unter jeder international anerkannten Flagge.

Diese Entwicklung *der Swiss Shipowners Association* weist auf die Bedeutung der Schweizer Flotte hin. Tatsächlich gehört die von der Schweiz aus betriebene Flotte zu den grössten Handelsflotten in Europa (Rang 4) und steht weltweit auf Platz 9<sup>1</sup>. Rund 60 Unternehmen sind in der Schweiz ansässig, sie betreiben derzeit mehr als 900 Schiffe mit über 56 Millionen BRZ (Bruttoreaumzahl, engl. Gross-Tonnage, GT), was etwa der Flottengrösse von Norwegen, Grossbritannien oder Hongkong entspricht. Zum Vergleich: Das Frachtschiff «Ever Given» hat eine BRZ von 219'079.

Der maritime Sektor in der Schweiz beschäftigt direkt mehr als 2'000 Personen und macht etwa 0,4 % des Schweizer BIP aus.

Die *Swiss Shipowners Association* vertritt heute die grosse Mehrheit der Schweizer Schifffahrtsunternehmen.

Die Hauptziele der *Swiss Shipowners Association* sind:

- Vertretung aller Unternehmen, die von der Schweiz aus Hochseeschiffe steuern und betreiben.
- Unterstützung der Entwicklung von Reederei-, Betriebs- und Managementaktivitäten mit Sitz oder Kontrolle in der Schweiz.
- Wahrung und Förderung der Interessen seiner Mitglieder.
- Mitwirkung in nationalen und internationalen Nichtregierungsorganisationen.

Die *Swiss Shipowners Association* ist Mitglied in internationalen Organisationen wie der ICS (International Chamber of Shipping), wo sie in den meisten ICS-Gremien (Meerespolitik, Umwelt usw.) vertreten ist, sowie der BIMCO (The Baltic and International Maritime Council). Die *Swiss Shipowners Association* unterstützt die Schweizer Regierung auch bei den verschiedenen vorbereitenden Sitzungen der IMO (International Maritime Organisation). Dieses Engagement ermöglicht es dem maritimen Sektor der Schweiz, in obgenannten Organisationen den entsprechenden Einfluss auszuüben.

---

<sup>1</sup> Quelle : IHS Markit, Danish Shipping Association, 2020 Annual report

## 1. Zusammenfassung

Die *Swiss Shipowners Association* unterstützt den Vorschlag des Bundesrates, eine Methode zur Besteuerung der Gewinne von Schifffahrtsunternehmen in Form einer Tonnagesteuer einzuführen. Die Einführung der Tonnagesteuer in der Schweiz stünde im Einklang mit den Leitlinien der Europäischen Union (EU).

Die Schweiz ist, wie alle statistischen Daten bestätigen, eine Seefahrernation. Bereits dies rechtfertigt die Einführung einer Tonnagesteuer. Die Tonnagesteuer erhält und fördert einen strategisch wichtigen Wirtschaftssektor der Schweiz und somit auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Landes. Sie erhöht die Attraktivität des Standortes Schweiz für Schifffahrtsunternehmen, welche Hochseeschiffe betreiben – diese Attraktivität wurde durch die Abschaffung des Steuerstatus im Rahmen der Steuerreform geschwächt.

Die Vorlage muss in einigen Punkten korrigiert und verbessert werden. Im Folgenden unterbreiten wir Ihnen unsere Vorschläge und Präzisierungen – verbunden mit der Bitte, diese in Ihre Vernehmlassungsantwort einfliessen zu lassen. Diese Ergänzungen tragen dazu bei, die Vorlage in Einklang mit den Leitlinien der EU zu bringen.

Unsere Präzisierungen betreffen:

1. die Festlegung des Anwendungsbereichs der Tonnagesteuer, der auf maritime Tätigkeiten und deren Nebentätigkeiten beschränkt werden soll.
2. die territoriale Verbindung mit der Schweiz.
3. Bedingungen bezüglich Eigentum an Schiffen.
4. Ergänzungen zu spezifischen Tätigkeiten, stets im Rahmen der EU-Leitlinien. Zum Beispiel betreffend Bareboat-Charter-Tätigkeiten sowie des technischen und des Crew-Managements.
5. Die Bestimmungen betreffend den Anteil an Schiffen unter schweizerischer beziehungsweise europäischer Flagge, die revidiert werden müssen: Wenngleich die Bindung an gewisse Flaggen sinnvoll ist, lehnt die *Swiss Shipowners Association* einen Mindestanteil von 60 Prozent an schweizerischer oder europäischer Flagge ab. Dieser Referenzsatz ist zu restriktiv, er benachteiligt die Mehrheit der Schweizer Schifffahrtsunternehmen. Wir schlagen vor, die Bedingungen in Einklang mit den EU-Leitlinien zu formulieren. Diese sind weniger restriktiv.
6. Schliesslich befürworten wir eine Ausweitung der Umweltkriterien. Auch weitere Bedingungen, wie zum Beispiel betreffend Abfallwirtschaft, Abwasser- und Ballastwasserbehandlung und Lärminderung usw. sollten dem Kriterienkatalog beigelegt werden können.

## 2. Artikel-Analyse des Entwurfs

**Die konsolidierte Fassung der vorgeschlagenen Änderungen ist am Schluss des Dokumentes unter Kapitel 3 beigelegt.**

Die Gesetzesartikel aus der Vorlage sind nachstehend in kleiner Schrift aufgeführt. Die vorgeschlagenen Änderungen sind fett gedruckt und mit «neu» gekennzeichnet.

### a. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990 über die direkte Bundessteuer

#### Art. 18, Abs. 3bis

<sup>3bis</sup> Unterliegt ein Seeschiff der Tonnagesteuer, so sind die Artikel 73-77 sinngemäss anwendbar.

#### **Art. 18, Abs. 3bis neu**

<sup>3bis</sup> **Unterliegt ein Schifffahrtsunternehmen der Tonnagesteuer, so sind die Artikel 73-77 sinngemäss anwendbar.**

**Anmerkungen Art. 18, Abs. 3bis neu:** Aus dem Entwurf geht nicht eindeutig hervor, ob die Bestimmung auch für Einzelunternehmer gelten würde. Durch die Bezugnahme auf die Art des Unternehmens und nicht auf die Art der verwendeten Vermögenswerte erweitert der vorliegende Wortlaut den Anwendungsbereich der Vorschrift auf alle Selbstständigen, unabhängig davon, ob sie ihre Tätigkeit in Form eines Einzelunternehmens oder einer Schifffahrtsgesellschaft ausüben.

#### Art. 58a Tonnagesteuer

Der Wortlaut dieses Artikels bedarf keines Kommentars unsererseits.

### **Dritter Titel: Tonnagesteuer**

#### **Art. 73 Gegenstand**

##### Art. 73, Abs. 1

<sup>1</sup> Der Tonnagesteuer unterstellt werden können ausschliesslich Seeschiffe, die zu folgenden Zwecken betrieben werden:

- a. Gütertransport;
- b. Personentransport;
- c. Rettungs- und Unterstützungsdienste;
- d. Kabel- und Rohrverlegung;
- e. Errichtung von Offshore-Bauwerken;
- f. wissenschaftliche Meeresforschung.

## Artikel 73, Abs. 1 neu

<sup>1</sup> Auf Antrag können ausschliesslich berechnete Schiffahrtsunternehmen 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.

**Anmerkungen Absatz 1 neu:** Nur Tätigkeiten, ob Haupt- oder Nebentätigkeiten, die unmittelbar mit der maritimen Wirtschaft verbunden sind, sollten von der Tonnagesteuer erfasst werden. Dieser Bezug ermöglicht es, eine missbräuchliche Nutzung der Steuerregelung für Aktivitäten z.B. auf dem Binnengewässer zu vermeiden. Aktivitäten zwischen einem Meereshafen und dem Rhein sollten dabei als zulässig eingestuft werden.

Die Liste der in Artikel 73 Absatz 1 genannten Tätigkeiten sollte nicht erschöpfend sein.

Gemäss den Leitlinien der EU können Unternehmen, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind und das Management von Besatzungen und das technische Management von Schiffen sicherstellen, die Tonnagesteuer anwenden.

Schiffsmanagementgesellschaften sind juristische Personen, die verschiedene Dienstleistungen für Schiffseigner erbringen, wie z. B. technische Kontrolle, Einstellung und Ausbildung der Besatzung, Besatzungsmanagement und Schiffsbetrieb.

Die oben genannten Tätigkeiten werden in der Regel von den Reedereien selbst erbracht. Diese Tätigkeiten können aber auch an Drittfirmen ausgelagert werden. Wie die Europäische Kommission in den Leitlinien der EU festhält, tragen Schiffsmanagementgesellschaften zur Erbringung "sicherer und umweltfreundlicher Seeverkehrsdienstleistungen" bei. Die steuerliche Gleichbehandlung zwischen Unternehmen, die diese Tätigkeiten intern ausführen, und Unternehmen, die diese Tätigkeiten auf der Grundlage von Unteraufträgen ausführen, ist aufrechtzuerhalten. Deshalb ist es legitim, den Anwendungsbereich der schweizerischen Tonnagesteuer auf Schiffsmanagementtätigkeiten, einschliesslich das Besatzungsmanagement, das technische Management und das kommerzielle Management, auszuweiten.

Verschiedene EU-Staaten erheben eine Tonnagesteuer auf Schiffsmanagementgesellschaften.

Wir schlagen vor, bestimmte Aktivitäten genauer zu definieren. Der Unterhalt von Offshore-Strukturen (und nicht nur der Bau) sollten ebenfalls der Tonnagesteuer unterliegen. Schliesslich sollte die wissenschaftliche Meeresforschung um seismografische Aktivitäten erweitert werden.

Ein besonderer Punkt bezieht sich auf die Leasingaktivitäten. Die Swiss Shipowners Association teilt die Auffassung des Eidgenössischen Finanzdepartements, wonach die Bareboat-Vercharterung eines

Schiffes als solche nicht als Schiffsbetriebstätigkeit angesehen werden kann und einer «Leasingtätigkeit gleichkommt» (Bericht Seite 24). Nach dem Vorbild einiger Staaten der EU erscheint es jedoch angemessen, unter bestimmten Bedingungen den Einbezug von Bareboat-Leasing-Tätigkeiten in die Tonnagesteuer zuzulassen. Diese Bedingungen sollten in der Verordnung definiert werden. Auch Bareboat-Leasingverträge, die zwischen Unternehmen derselben Gruppe abgeschlossen werden, sind einzubeziehen. Darüber hinaus könnten quantitative Kriterien festgelegt werden, um sicherzustellen, dass die Haupttätigkeit des Steuerpflichtigen die betriebliche Nutzung von Schiffen ist, wobei die Bareboat-Chartertätigkeit nebensächlich bleibt.

Schliesslich ist wichtig, den fakultativen Charakter der Tonnagesteuer zu präzisieren (Hinzufügen von: "Auf Antrag").

#### Art. 73, Abs. 2 und 3

<sup>2</sup> Steuerpflichtig ist die Person, die das Schiff betreibt.

<sup>3</sup> Als Betrieb gelten die Bereederung, die Befrachtung und die Vercharterung des Schiffs. Der Bundesrat umschreibt den Betrieb näher.

Art. 73, Abs. 2 und 3 streichen und in Art. 74 integrieren

**Anmerkungen zu den Absätzen 2 und 3:** Da Artikel 73 den Anwendungsbereich der Tonnagesteuer betrifft, wird vorgeschlagen, die Absätze 2 und 3 aus Gründen der Kohärenz zu streichen und in Artikel 74 Voraussetzung zu integrieren.

#### Art. 73, Abs. 4

<sup>4</sup> Der Tonnagesteuer unterliegen sämtliche Gewinne aus dem Betrieb oder der Veräusserung des Schiffs. Der Gewinn aus Nebentätigkeiten an Bord unterliegt ebenfalls der Tonnagesteuer, sofern er höchstens 50 Prozent des Gewinns aus dem Betrieb des Schiffs beträgt.

Wir empfehlen Art 73, Abs 4 mit folgendem Art. 73, Abs. 2 neu zu ersetzen:

#### **Art. 73, Abs. 2 neu:**

**<sup>2</sup> Der Tonnagesteuer unterliegen sämtliche Gewinne aus dem Betrieb oder der Veräusserung des Schiffs. Der Gewinn aus Nebentätigkeiten, der in einem wesentlichen Zusammenhang mit den Absatz 1 definierten Haupttätigkeiten steht, unterliegt ebenfalls der Tonnagesteuer, sofern der Umsatz dieser Nebentätigkeiten höchstens 50 Prozent des Umsatzes aus dem Betrieb des Schiffes beträgt. Der Bundesrat legt die Bedingungen für die Anwendung dieses Absatzes fest.**

**Anmerkungen zu Absatz 2 neu:** Nach dem Vorbild anderer derzeit geltender Tonnagesteuersysteme erscheint es uns angemessen, den Charakter von Nebentätigkeiten sowohl anhand von qualitativen als auch von quantitativen Kriterien zu definieren. Darüber hinaus könnte in der Verordnung eine nicht abschliessende Liste von Nebentätigkeiten geführt werden. Dieser Ansatz wäre auch mit Artikel 8 des OECD Musterabkommens über Steuern vereinbar.

Das Qualifikationskriterium sollte sich unseres Erachtens auf den wesentlichen Zusammenhang beziehen, der mit den in Absatz 1 definierten Haupttätigkeiten bestehen muss.

Hinsichtlich des quantitativen Kriteriums hat sich der quantitative Vergleich dieser Nebentätigkeiten mit dem Kerngeschäft auf den Umsatz und nicht auf den Gewinn zu beziehen. *Die Swiss Shipowners Association* teilt die Haltung des Eidgenössischen Finanzdepartements bei der Festlegung der 50 %-Grenze und ist der Ansicht, dass ein Überschreiten dieser Grenze durch eine vermeintliche Nebentätigkeit de facto dazu führen würde, die Natur der vermeintlichen Haupttätigkeit in Frage zu stellen. Wir weisen darauf hin, dass dieses quantitative Kriterium als nicht ausschliesslicher Faktor bei der Analyse des Nebentätigkeitscharakters einer Tätigkeit zu betrachten ist.

Zu der vom Eidgenössischen Finanzdepartement erstellten Analyse über die Einnahmen aus Casinos an Bord von Kreuzfahrtschiffen macht die *Swiss Shipowners Association* folgende Anmerkungen<sup>2</sup>. Gemäss Art. 4 des Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt von 1953<sup>3</sup> gilt: «Auf hoher See gilt an Bord schweizerischer Seeschiffe ausschliesslich schweizerisches Bundesrecht. In Territorialgewässern gilt an Bord schweizerischer Seeschiffe schweizerisches Bundesrecht, soweit nicht der Uferstaat sein Recht zwingend anwendbar erklärt». Darüber hinaus werden in der Praxis und aus Gründen der Vereinfachung Casinos in der Regel geschlossen, sobald sich das Schiff in den Hoheitsgewässern eines Staates befindet oder im Hafen liegt. Casinos sind generell nur in internationalen Gewässern geöffnet.

Aufgrund dieses Art. 4 des Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unterliegen Casinotätigkeiten, die an Bord eines nicht unter Schweizer Flagge fahrenden Schiffes ausgeübt werden, nicht den Bestimmungen der Bundesverfassung. Folglich können unabhängig davon, wo diese Tätigkeiten ausgeübt werden (auf hoher See oder in den Hoheitsgewässern eines Staates), die auf diesem Schiff ausgeübten Casinotätigkeiten nicht der Genehmigungspflicht und der Glücksspielsteuer nach Artikel 106 der Verfassung unterliegen. Folglich stellt Artikel 106 kein Hindernis für die Anwendung der Tonnagesteuer dar.

Bei Schiffen, die unter Schweizer Flagge fahren, ist gemäss Artikel 4 des Bundesgesetzes über den Seeverkehr Bundesrecht anzuwenden. Für den Betrieb eines Casinos an Bord eines Kreuzfahrtschiffes, das unter Schweizer Flagge fährt, sollte in erster Linie eine Konzession erforderlich sein. Nach §2 des Art. 106 der Bundesverfassung (BV) erhebt der Bund aber "*eine ertragsabhängige Spielbankenabgabe; diese darf 80 Prozent der Bruttospielerträge nicht übersteigen.*" Das Einbeziehen von Casinogewinnen in die Tonnagesteuer scheint diese verfassungsrechtliche Anforderung zu erfüllen.

#### Art. 73, Abs. 5

Der Wortlaut bedarf keines Kommentars, der Absatz wird jedoch neu als Absatz 3 geführt.

#### **Art. 74 Voraussetzung**

Wir empfehlen einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut:

---

<sup>2</sup> Seiten 24 und 25 des erläuternden Berichts

<sup>3</sup> SR 747.30



## **Art. 74 Abs. 1 neu**

**<sup>1</sup> 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.**

**Anmerkungen zu Art. 74, Abs. 1 neu:** Da Art. 74 die Voraussetzungen für die Anwendung der Tonnagesteuer betrifft, sollte ein Absatz über die Definition von Schiffahrtsunternehmen eingefügt werden, in dem ausdrücklich auf den Begriff des kommerziellen und strategischen Managements sowie auf ihren Standort in der Schweiz Bezug genommen wird.

Der Begriff des kommerziellen und strategischen Managements ermöglicht es, die wirtschaftliche Verbindung zwischen dem Betreiber und dem Bund zu definieren, wodurch die Tonnagesteuer mit den von der OECD definierten Grundsätzen der Besteuerung nach der Substanz vereinbar ist. Ferner: dieses Merkmal der Tonnagesteuer stimmt auch mit den Bestimmungen von Artikel 8 des OECD-Musterabkommens für Steuern überein.

## **Art. 74, Abs. 1**

<sup>1</sup> Die Unterstellung eines Seeschiffs einer steuerpflichtigen Person unter die Tonnagesteuer setzt voraus, dass mindestens 60 Prozent der Tonnage der von dieser Person betriebenen Flotte im Register der schweizerischen Seeschiffe oder eines Mitgliedstaates des Europäischen Wirtschaftsraums eingetragen sind.

**Artikel 74, Abs. 2 neu** (neue Nummerierung als Folge des neuen ersten Absatzes)

**<sup>2</sup> 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.**

**Anmerkungen zu Absatz 2 neu:** Der Absatz in der Vorlage ist in seinem Wortlaut sehr restriktiv und benachteiligt die Mehrheit der Schweizer Schiffahrtsunternehmen. Viele Betreiber haben eine Flotte, die auf "Zeitcharter" läuft, welche für variable Zeiträume definiert sind, von ein paar Tagen bis zu mehreren Jahren. Es kann daher für einen Betreiber schwierig, wenn nicht gar unmöglich sein, ein bestimmtes und hohes Ziel für den Anteil der Flotte unter Schweizer oder EWR-Flagge zu erreichen. Eine Bedingung im Einklang mit den EU-Leitlinien, wie sie im erläuternden Bericht auf Seite 16 erwähnt wird, bietet die erwünschte Flexibilität.

Art 74, Abs. 2:

<sup>2</sup> Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die von der steuerpflichtigen Person betrieben werden.

Dieser Absatz sollte das Eigentum beinhalten und unserer Ansicht nach unter Abs. 4 erwähnt werden.

**Art. 74, Abs. 4 neu**

**<sup>4</sup> Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die sich im Eigentum von der steuerpflichtigen Person befinden oder von dieser betrieben werden.**

Wir schlagen einen neuen Art. 74, Abs. 3 mit folgendem Wortlaut vor:

**Art. 74, Abs. 3 neu**

**<sup>3</sup> Ein vom Bundesrat festgelegter Mindestprozentsatz der Flottentonnage muss sich rechtlich oder wirtschaftlich im Besitz der Schifffahrtsgesellschaft befinden oder von dieser direkt betrieben werden.**

**Anmerkungen zu Absatz 3 neu:** Gemäss den Leitlinien der EU können nur Schiffseigner, die ihre eigenen Schiffe betreiben, sowie andere Betreiber wie Charterer und Schiffsmanager von der Tonnagesteuer profitieren. Um Missbräuche auszuschliessen und gleichzeitig das Ziel der Entwicklung einer schweizerischen oder gemeinschaftlichen Flotte zu verfolgen, sollte eine Bestimmung über das Eigentum an Schiffen aufgenommen werden. Die Bedingungen für das Eigentum sind per Verordnung festzulegen.

Art 74, Abs. 3

<sup>3</sup> Massgebender Zeitpunkt für die Erfüllung der Voraussetzung ist der letzte Tag der Steuerperiode.

**Art. 73, Abs. 3: Streichen**

**Anmerkungen zu Absatz 3 der Vorlage:** Dieser Absatz ist zu restriktiv und berücksichtigt die Besonderheiten der maritimen Industrie nicht. Für Schifffahrtsunternehmen, die auf dem "Spotmarkt" operieren, ist es nicht möglich, einen genauen und stabilen Prozentsatz von Schiffen vorherzusagen, die eine bestimmte Flagge führen werden. Um dieser Besonderheit Rechnung zu tragen, ist es daher sinnvoller, die Einhaltung dieser Bedingung über einen relativ langen Zeitraum zu bewerten. In jedem Fall scheint diese Bedingung nicht in den Bereich der Gesetzgebung zu fallen, weshalb die Festlegung der Anwendungsbedingungen in der Verordnung erfolgen soll.

Art. 74, Abs. 4

<sup>4</sup> Der Antrag auf Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist bei der kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer einzureichen.

Dieser Absatz bedarf keines Kommentars, sollte aber unter Abs. 5 geführt werden.

**Art. 74, Abs. 5 neu**

<sup>5</sup> **Der Antrag auf Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist bei der kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer einzureichen.**

Wir schlagen einen neuen Art. 74, Abs. 6 mit folgendem Wortlaut vor:

**Art 74, Abs. 6 neu**

<sup>6</sup> **Der Bundesrat bestimmt den massgebenden Zeitpunkt für die Erfüllung der Voraussetzung.**

### **Art. 75 Berechnung**

#### **Art. 75, Abs. 1**

Der Wortlaut bedarf keines Kommentars

#### **Art. 75, Abs. 2**

Der Wortlaut bedarf keines Kommentars

Wir schlagen einen neuen Art. 75, Abs. 3 mit folgendem Wortlaut vor:

**Artikel 75, Abs. 3 neu**

<sup>3</sup> **Der steuerpflichtige Reingewinn von Steuerpflichtigen, die Tätigkeiten des technischen Managements einschliesslich des Besatzungsmanagements im Sinne von Art. 73 Abs. 1 Buchstabe g ausüben, entspricht 25 Prozent des nach Abs. 2 ermittelten Gewinns.**

**Anmerkungen zu Absatz 3 neu:** Mit Art. 73 Abs. 1 sollen die Tätigkeiten des technischen Managements von Schiffen, einschliesslich des Managements von Besatzungen, in den Anwendungsbereich der Tonnagesteuer einbezogen werden. Der Umsatz von Managementgesellschaften für ein bestimmtes Schiff fällt wesentlich geringer aus als jener von Betreibern. Dies rechtfertigt, dass die anzuwendende Steuerbemessungsgrundlage etwa 25 Prozent derjenigen entspricht, die für den Schiffseigner für dasselbe Schiff oder dieselbe Tonnage gilt. Dies steht im Einklang mit den Leitlinien der EU und wird von einigen Mitgliedstaaten der EU angewendet.

#### **Art. 75, Abs. 3**

<sup>3</sup> Der steuerbare Reingewinn wird um maximal 20 Prozent ermässigt, wenn das Antriebssystem des Schiffs bestimmte ökologische Anforderungen erfüllt und insbesondere geringe Luftverunreinigungen verursacht. Der Bundesrat legt die Anforderungen und die Höhe der Ermässigung im Einzelnen fest.

**Art. 75, Abs. 4 neu** (neue Nummerierung als Folge des eingefügten neuen Absatzes 3)

<sup>4</sup> **Der Bundesrat kann die Skala nach Absatz 2 aufgrund von Umweltkriterien nach unten oder oben anpassen, jedoch nicht um mehr als 50 Prozent.**

**Anmerkungen zu Absatz 4 neu:** Der bisherige Absatz 3 ist in seiner jetzigen Formulierung zu eng gefasst. Die Bezugnahme auf das Antriebssystem des Schiffes als einzigen Parameter für die ökologische Verbesserung ist zu restriktiv und benachteiligt Schiffe, die gemäss weiteren Kriterien verbessert wurden. Ausserdem scheint es nicht im Einklang mit der vom Eidgenössischen Finanzdepartement selbst im erläuternden Bericht (Seite 21) gemachten Feststellung zu stehen, dass die Verschmutzung durch Schiffe in drei Kategorien eingeteilt wird: «- *Luftemissionen*, - *Betriebsbedingte Entladungen auf See [...]*, - *unbeabsichtigte Entladungen auf See [...]*». Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Umweltleistung von Schiffen zu verbessern und zu verändern. Um den Anreizcharakter zu erhalten, muss dieser Absatz offener formuliert werden, so dass auch andere Umweltfaktoren berücksichtigt werden können. Diese sind in der Verordnung festzulegen.

**Art. 76 Beginn, Dauer und Ende der Tonnagebesteuerung**

<sup>1</sup> Die Tonnagebesteuerung beginnt am ersten Tag der ersten Steuerperiode, in der das Seeschiff gemäss Antrag der steuerpflichtigen Person der Tonnagesteuer unterliegt.

<sup>2</sup> Das Schiff unterliegt während zehn Steuerperioden der Tonnagesteuer. Die Tonnagebesteuerung endet vorzeitig, wenn die steuerpflichtige Person darauf verzichtet oder die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind.

<sup>3</sup> Auf Antrag kann die Unterstellung unter die Tonnagesteuer erneuert werden.

<sup>4</sup> Endet die Unterstellung vor Ablauf der zehn Steuerperioden, so kann die steuerpflichtige Person frühestens für die sechste Steuerperiode nach dem Ende der Tonnagebesteuerung eine erneute Unterstellung beantragen.

<sup>5</sup> Nach dem Ende der Tonnagebesteuerung richtet sich die Besteuerung nach den Artikeln 58-72. Als Gewinnsteuerwerte gelten die handelsrechtlichen Buchwerte zu Beginn der ersten Steuerperiode nach dem Ende der Tonnagebesteuerung. Während der Tonnagebesteuerung aus dem Betrieb des Schiffs entstandene Verluste können nicht vorgetragen werden.

Wir schlagen einen neuen Art. 76, Abs. 6 mit folgendem Wortlaut vor:

**Art 76, Abs. 6 neu**

**<sup>6</sup> Wählt die steuerpflichtige Person die Option der Tonnagebesteuerung, führt dies nicht zur Realisierung von stillen Reserven im Sinne des Steuersystems.**

Wir schlagen einen neuen Art. 76, Abs. 7 mit folgendem Wortlaut vor:

**Art 76, Abs. 7 neu**

**<sup>7</sup> Der Bundesrat definiert die Bedingungen zur Anwendung dieses Artikels.**

### **Art. 77 Umstrukturierung**

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

**Anmerkungen zu Artikel 77:** Der Artikel muss überarbeitet werden, soll er den Ausführungen im erläuternden Bericht entsprechen.

Gemäss erläuterndem Bericht gehen wir davon aus, dass mit diesem Artikel sichergestellt werden soll, dass die in Artikel 76 festgelegten Fristen für die Tonnagesteuerpflicht im Rahmen der Umstrukturierung eingehalten werden, wobei die Möglichkeit bestehen bleibt, die Umstrukturierung gemäss den Bestimmungen von Artikel 61 Absatz 1 oder 3 durchzuführen oder nicht. Im derzeitigen Wortlaut benachteiligt der Artikel jedoch einerseits Übertragungen, die nicht steuerneutral sind, und andererseits Unternehmen, die Schiffe übernehmen, für welche die Tonnagebesteuerung erst nach Ablauf der in Artikel 76 Absatz 4 festgelegten Frist beantragt werden kann.

Ausserdem könnte der letzte Satz von Artikel 77 dahingehend ausgelegt werden, dass ein Schiff, welches im Rahmen einer Umstrukturierung übertragen wird, vor Ablauf eines Zeitraums von sechs Jahren ab dem Jahr der Umstrukturierung nicht der Tonnagebesteuerung unterstellt werden kann. Eine solche Auslegung könnte zu einem totalen Wertverlust der von dieser Umstrukturierung betroffenen Schiffe führen. Dies wiederum könnte zu finanziellen Verlusten für den Bund führen, falls das Schiff unter die Bundesgarantie fällt.

### **b. Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz, StHG)**

Die oben gemachten Ausführungen zum Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer gelten sinngemäss auch für die vorgeschlagene Formulierung des StHG.

Keine Kommentare: Zu den Artikeln 14, Abs. 3, zweiter Satz sowie Artikel 29, Abs. 3.

### 3. Konsolidierte Fassung des Gesetzesentwurfes gemäss unseren obengenannten Vorschlägen

#### **Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen (Tonnagesteuergesetz)**

vom...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...,

beschliesst:

I

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

#### **1. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990 über die direkte Bundessteuer**

##### Art. 18, al. 3<sup>bis</sup>

<sup>3bis</sup> Unterliegt ein Schifffahrtsunternehmen der Tonnagesteuer, so sind die Artikel 73-77 sinngemäss anwendbar.

##### Art. 58a Tonnagesteuer

Für die Berechnung des steuerbaren Reingewinns aus dem Betrieb von Seeschiffen sind die Artikel 73-77 anwendbar.

#### **Dritter Titel : Tonnagesteuer**

##### Art. 73 Gegenstand

<sup>1</sup> Auf Antrag können ausschliesslich berechnete 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.

<sup>2</sup> Der Tonnagesteuer unterliegen sämtliche Gewinne aus dem Betrieb oder der Veräusserung des Schiffs. Der Gewinn aus Nebentätigkeiten, der in einem wesentlichen Zusammenhang mit den in Absatz 1 definierten Haupttätigkeiten steht, unterliegt ebenfalls der Tonnagesteuer, sofern der Umsatz dieser Nebentätigkeiten höchstens 50 Prozent des Umsatzes aus dem Betrieb des Schiffes beträgt. Der Bundesrat legt die Bedingungen für die Anwendung dieses Absatzes fest.

<sup>3</sup> Die übrigen Gewinne, insbesondere aus Handelstätigkeiten und Liegenschaften werden nach den Artikeln 58-72 besteuert.

#### Art. 74 Voraussetzung

<sup>1</sup> Schifffahrtsunternehmen im Sinne von Artikel 73 Absatz 1 sind Unternehmen, die eine Flotte besitzen oder betreiben, deren kommerzielles und strategisches Management in der Schweiz erfolgt.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Ein vom Bundesrat festgelegter Mindestprozentsatz der Flottentonnage muss sich rechtlich oder wirtschaftlich im Besitz der Schifffahrtsgesellschaft befinden oder von dieser direkt betrieben werden.

<sup>4</sup> Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die sich im Eigentum der steuerpflichtigen Person befinden oder von dieser betrieben werden.

<sup>5</sup> Der Antrag auf Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist bei der kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer einzureichen.

<sup>6</sup> Der Bundesrat bestimmt den massgebenden Zeitpunkt für die Erfüllung der Voraussetzung.

#### Art. 75 Berechnung

<sup>1</sup> Der steuerbare Reingewinn aus dem Betrieb des Seeschiffs berechnet sich auf der Grundlage seiner als Nettoraumzahl (NRZ) im internationalen Schiffsmessbrief nach dem internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen vom 23. Juni 1969 angegebenen Tonnage und der Anzahl Betriebstage in der Steuerperiode

<sup>2</sup> Er beträgt pro Betriebstag:

- a. pro 100 NRZ bis 1000 NR : 1.09 Franken;
- b. pro je weitere 100 NRZ bis 10 000 NRZ: 0.80 Franken;
- c. pro je weitere 100 NRZ bis 25 000 NRZ: 0.52 Franken;
- d. pro je weitere 100 NRZ über 25 000 NRZ: 0.26 Franken.

<sup>3</sup>Der steuerpflichtige Reingewinn von Steuerpflichtigen, die Tätigkeiten des technischen Managements einschliesslich des Besatzungsmanagements im Sinne von Art. 73 Abs. 1 Buchstabe g ausüben, entspricht 25 Prozent des nach Abs. 2 ermittelten Gewinns.

<sup>4</sup>Der Bundesrat kann die Skala nach Absatz 2 aufgrund von Umweltkriterien nach unten oder oben anpassen, jedoch nicht um mehr als 50 Prozent.

#### Art 76 Beginn, Dauer und Ende der Tonnagebesteuerung

<sup>1</sup> Die Tonnagebesteuerung beginnt am ersten Tag der ersten Steuerperiode, in der das Seeschiff gemäss Antrag der steuerpflichtigen Person der Tonnagesteuer unterliegt.

<sup>2</sup> Das Schiff unterliegt während zehn Steuerperioden der Tonnagesteuer. Die Tonnagebesteuerung endet vorzeitig, wenn die steuerpflichtige Person darauf verzichtet oder die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind.

<sup>3</sup> Auf Antrag kann die Unterstellung unter die Tonnagesteuer erneuert werden.

<sup>4</sup> Endet die Unterstellung vor Ablauf der zehn Steuerperioden, so kann die steuerpflichtige Person frühestens für die sechste Steuerperiode nach dem Ende der Tonnagebesteuerung eine erneute Unterstellung beantragen.

<sup>5</sup> Nach dem Ende der Tonnagebesteuerung richtet sich die Besteuerung nach den Artikeln 58-72. Als Gewinnsteuerwerte gelten die handelsrechtlichen Buchwerte zu Beginn der ersten Steuerperiode nach dem Ende der Tonnagebesteuerung. Während der Tonnagebesteuerung aus dem Betrieb des Schiffs entstandene Verluste können nicht vorgetragen werden.

<sup>6</sup> Wählt die steuerpflichtige Person die Option der Tonnagebesteuerung, führt dies nicht zur Realisierung von stillen Reserven im Sinne des Steuersystems.

<sup>7</sup> Der Bundesrat definiert die Bedingungen zur Anwendung dieses Artikels.

#### Art 77 Umstrukturierungen

[Überarbeitung gemäss Ausführungen in Kap. 2]

## **2. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990 über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (Steuerharmonisierungsgesetz, StHG)**



#### Art. 8, Abs. 5

<sup>5</sup> Unterliegt ein Schifffahrtsunternehmen der Tonnagesteuer, so sind die Artikel 26b-26f sinngemäss anwendbar.

#### Art. 14, Abs. 3 zweiter Satz

<sup>3</sup> ... Die Kantone können für Vermögen, das auf Rechte nach Artikel 8a und auf Seeschiffe nach Artikel 26b Absatz 1 entfällt, eine Steuerermässigung vorsehen.

#### Art. 24, Abs. 1bis

<sup>1bis</sup> Für die Berechnung des steuerbaren Reingewinns aus dem Betrieb von Seeschiffen sind die Artikel 26b-26f anwendbar.

#### Art. 26b Gegenstand

<sup>1</sup> Auf Antrag können ausschliesslich berechtigte 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.

<sup>2</sup> Der Tonnagesteuer unterliegen sämtliche Gewinne aus dem Betrieb oder der Veräusserung des Schiffs. Der Gewinn aus Nebentätigkeiten, der in einem wesentlichen Zusammenhang mit den in Absatz 1 definierten Haupttätigkeiten steht, unterliegt ebenfalls der Tonnagesteuer, sofern der Umsatz dieser Nebentätigkeiten höchstens 50 Prozent des Umsatzes aus dem Betrieb des Schiffes beträgt. Der Bundesrat legt die Bedingungen für die Anwendung dieses Absatzes fest.

<sup>3</sup> Die übrigen Gewinne, insbesondere aus Handelstätigkeiten und Liegenschaften, werden nach den Artikeln 24 bis 26a, 27 und 28 besteuert.

#### Art. 26c Voraussetzung

<sup>1</sup> Schiffahrtsunternehmen im Sinne von Artikel 26b Absatz 1 sind Unternehmen, die eine Flotte besitzen oder betreiben, deren kommerzielles und strategisches Management in der Schweiz erfolgt.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Ein vom Bundesrat festgelegter Mindestprozentsatz der Flottentonnage muss sich rechtlich oder wirtschaftlich im Besitz der Schiffahrtsgesellschaft befinden oder von dieser direkt betrieben werden.

<sup>4</sup> Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die sich im Eigentum von der steuerpflichtigen Person befinden oder von dieser betrieben werden.

<sup>5</sup> Der Antrag auf Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist bei der kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer einzureichen.

<sup>6</sup> Der Bundesrat bestimmt den massgebenden Zeitpunkt für die Erfüllung der Voraussetzung.

#### Art. 26d Berechnung

<sup>1</sup> Der steuerbare Reingewinn aus dem Betrieb des Seeschiffs berechnet sich auf der Grundlage seiner als Nettoraumzahl (NRZ) im internationalen Schiffsmessbrief nach dem internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen vom 23. Juni 1969 angegebenen Tonnage und der Anzahl Betriebstage in der Steuerperiode

<sup>2</sup> Er beträgt pro Betriebstag:

- a. pro 100 NRZ bis 1000 NR : 1.09 Franken;
- b. pro je weitere 100 NRZ bis 10 000 NRZ: 0.80 Franken;
- c. pro je weitere 100 NRZ bis 25 000 NRZ: 0.52 Franken;
- d. pro je weitere 100 NRZ über 25 000 NRZ: 0.26 Franken.

<sup>3</sup>Der steuerpflichtige Reingewinn von Steuerpflichtigen, die Tätigkeiten des technischen Managements einschliesslich des Besatzungsmanagements im Sinne von Art. 73 Abs. 1 Buchstabe g ausüben, entspricht 25 Prozent des nach Abs. 2 ermittelten Gewinns.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann die Skala nach Absatz 2 aufgrund von Umweltkriterien nach unten oder oben anpassen, jedoch nicht um mehr als 50 Prozent.

#### Art 26e Beginn, Dauer und Ende der Tonnagebesteuerung

<sup>1</sup> Die Tonnagebesteuerung beginnt am ersten Tag der ersten Steuerperiode, in der das Seeschiff gemäss Antrag der steuerpflichtigen Person der Tonnagesteuer unterliegt.

<sup>2</sup> Das Schiff unterliegt während zehn Steuerperioden der Tonnagesteuer. Die Tonnagebesteuerung endet vorzeitig, wenn die steuerpflichtige Person darauf verzichtet oder die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind.

<sup>3</sup> Auf Antrag kann die Unterstellung unter die Tonnagesteuer erneuert werden.

<sup>4</sup> Endet die Unterstellung vor Ablauf der zehn Steuerperioden, so kann die steuerpflichtige Person frühestens für die sechste Steuerperiode nach dem Ende der Tonnagebesteuerung eine erneute Unterstellung beantragen.

<sup>5</sup> Nach dem Ende der Tonnagebesteuerung richtet sich die Besteuerung nach den Artikeln 58-72. Als Gewinnsteuerwerte gelten die handelsrechtlichen Buchwerte zu Beginn der ersten Steuerperiode nach dem Ende der Tonnagebesteuerung. Während der Tonnagebesteuerung aus dem Betrieb des Schiffs entstandene Verluste können nicht vorgetragen werden.

<sup>6</sup> Wählt die steuerpflichtige Person die Option der Tonnagebesteuerung, führt dies nicht zur Realisierung von stillen Reserven im Sinne des Steuersystems.

<sup>7</sup> Der Bundesrat definiert die Bedingungen zur Anwendung dieses Artikels.

#### Art 26f Umstrukturierungen

[Überarbeitung gemäss Ausführungen]

#### Art 29, Abs. 3

<sup>3</sup> Die Kantone können für Eigenkapital, das auf Rechte nach Artikel 241, auf Seeschiffe nach Artikel 26b Absatz 1, auf Beteiligungsrechte nach Artikel 28 Absatz 1 sowie auf Darlehen an Konzerngesellschaften entfällt, eine Steuerermässigung vorsehen.

#### Art 72xx Anpassung der kantonalen Gesetzgebung an die Änderung vom...

<sup>1</sup> Die Kantone passen ihre Gesetzgebung auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom ... den geänderten Artikeln 8 Absatz 5, 14 Absatz 3 zweiter Satz, 24 Absatz 1bis, 26b-26f sowie 29 Absatz 3 an.

<sup>2</sup> Nach dem Inkrafttreten der Änderung finden die in Absatz 1 genannten Bestimmungen direkt Anwendung, wenn ihnen das kantonale Recht widerspricht.

II

1 Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

2 Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

