

Eidgenössische Steuerverwaltung ESTV
Eigerstrasse 65
CH-3003 Bern

Genf, 16. April 2021

Referenz: Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen

Sehr geehrter Herr Schneider,

Die Swiss Trading & Shipping (STSA) begrüsst das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen und verdankt hiermit die Gelegenheit Stellung nehmen zu können.

Die STSA ist eine nicht-gewinnorientierte und politisch neutrale Vereinigung. Wir vertreten Unternehmen, die im Rohstoffhandel und dessen Finanzierung sowie in damit verbundenen Dienstleistungen tätig sind. Seit der Gründung im Jahr 2014 fungiert die STSA als Dachverband für den Sektor in der Schweiz und vereint damit drei regionale Verbände (Genf, Zug, Lugano) mit mehr als 180 Mitgliedern und Institutionen. Damit eingeschlossen sind auch Mitglieder, die in der Schifffahrtsindustrie tätig sind, darunter Handelsreeder, Schiffseigner und Charterer (Schiffsmieter) sowie Händler von Schiffskraftstoffen, wobei die Mehrheit in der Kategorie der Charterer zu verordnen ist.

Die geplante Einführung der Tonnagesteuer in der Schweiz soll gemäss Vorlage ein Förderinstrument für die Seeschifffahrt in der Schweiz sein, dessen Bemessungsgrundlage dabei nicht der effektiv erwirtschaftete Gewinn, sondern das pauschal mit der Nettoraumzahl errechnete Frachtvolumen des Hochseeschiffs pro Betriebstag sein soll. Der Bundesrat formuliert dabei das Ziel, gleich lange Spiesse mit dem Ausland zu schaffen, so dass die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Schweiz und der hiesigen Schifffahrt gesichert werden kann. Die STSA begrüsst demzufolge die Ziele des Bundesrats, sich für einen wettbewerbsfähigen Schweizer Standort im Bereich der Seeschifffahrt einzusetzen und dafür die erforderlichen Rahmenbedingungen schaffen zu wollen. Die Einführung der Tonnagesteuer, die international breit akzeptiert und insbesondere in der Europäischen Union verbreitet ist, kann dabei ein weiteres Element in der Standortförderung der Schweizer Seeschifffahrt darstellen.

Der vorliegende Gesetzesentwurf zur Einführung der Tonnagesteuer in der Schweiz lässt nach Einschätzung der STSA und ihrer Mitglieder jedoch **viele Fragen offen** - insbesondere hinsichtlich des Anwendungsbereichs und der praktischen Durchführbarkeit. Nach eingehender Analyse der zur Verfügung gestellten Unterlagen gilt es zu konstatieren, dass der Entwurf für ein Tonnagesteuergesetz

in vorliegender Form für die Rohstoffhandelsbranche in der Schweiz und assoziierte Schifffahrtsaktivitäten allerdings von **geringer Bedeutung** sein wird.

Der Bundesrat verfolgt das Ziel, den Geltungsbereich der Vorlage so auszugestalten, dass er die geltenden EU-Tonnagesteuerregelungen einhält. Während die Bestrebungen zu einheitlichen Regelungen aus administrativer Sicht sowie Praktikabilitäts- und Kompatibilitätsgründen nachvollziehbar und erstrebenswert erscheinen, erschweren sie indes die Anwendung der Tonnagesteuer auf Firmen aus der Rohstoffhandelsindustrie. Drei Bestimmungen im Entwurf des Tonnagesteuergesetzes stehen dabei im Fokus:

- 1. Voraussetzung (Art. 74):** Damit eine in der Schweiz domizilierte Reederei oder ein Charterunternehmen die Tonnagesteuer beantragen kann, hat ein Mindestanteil der Schiffsflotte das Flaggenerfordernis zu erfüllen (mindestens 60 Prozent der Tonnage ihrer Flotte muss im Register der schweizerischen Seeschiffe oder eines Mitgliedstaates des Europäischen Wirtschaftsraums eingetragen sein). Ein Grossteil betroffener STSA-Mitglieder besitzt jedoch keine eigenen Schiffe, diese werden zumeist «gechartered» (gemietet). Ein Grossteil der Vercharterungsaktivität wiederum wird über im Ausland domizilierte Charterunternehmen abgewickelt, die sich ausserhalb der EU- bzw. EFTA-Staaten befinden. Es handelt sich derweil um eine geringe Tonnagemenge, die unter EU- bzw. EWR-Flaggen transportiert wird (maximal 5-10 Prozent). Das stipulierte Flaggenerfordernis ist für Mitglieder des STSA unter gegebenen Umständen daher nicht zu erfüllen.
 - Damit Rohstoffhandelsunternehmen, die in der Transportschifffahrt involviert sind, die Voraussetzungen gemäss Art. 74 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen erfüllen können, ist eine Anpassung des Flaggenkriteriums zwingend notwendig. *Bemerkung:* Eine Ausweitung auf Partnerländer, mit denen die Schweiz bzw. die EFTA-Staaten über ein Freihandelsabkommen abgeschlossen haben, würde den prozentualen Anteil beim Flaggenerfordernis zwar leicht erhöhen. Dieser würde sich aber nach wie vor deutlich unter dem anvisierten Schwellenwert von 60 Prozent befinden.
- 2. Gegenstand (Art. 73):** Gemäss vorliegendem Gesetzesentwurf ist nach Art. 73 Abs. 2 Tonnagesteuergesetz diejenige Person steuerpflichtig, die das Schiff betreibt. Als Betrieb gelten nach Art. 73 Abs. 3 die Bereederung, die Befrachtung und die Vercharterung des Schiffs. Bei der Vercharterung wird dabei zwischen Time- und Voyage-Charter sowie Bareboat-Charter unterschieden, wobei Bareboat-Charter gemäss erläuterndem Bericht nicht in den Gegenstandsbereich der Vorlage fällt. Mit dem Ausschluss dieser Kategorie würde jedoch eine Betriebsaktivität vom Geltungsbereich der Vorlage ausgenommen, die von Rohstoffhandelsunternehmen ebenfalls genutzt wird. Aus Sicht der Industrie besteht darüber hinaus Klärungsbedarf hinsichtlich der Definition der Betriebsaktivitäten innerhalb der Kategorie der Vercharterung. Diese können teilweise überlappend sein und daher gemäss vorliegenden Kriterien nicht immer eindeutig einer der drei Subkategorien (Time-, Voyage- oder Bareboat-Charter) zugeordnet werden.

- Es gilt zu prüfen, unter welchen Bedingungen der Einbezug der Kategorie Bareboat-Charter als qualifizierende Betriebsaktivität nach Art. 73 Abs. 3 mitberücksichtigt werden kann, so dass diese ebenfalls in den Geltungsbereich nach Art. 73 Abs. 2 und 3 der Vorlage fällt.

3. Berechnung (Art. 75): Der steuerbare Reingewinn aus dem Betrieb des Seeschiffs soll sich gemäss Art. 75 Abs. 1 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 berechnet werden. Aufgrund der Komplexität der Betriebsaktivität der Vercharterung ist die Berechnung des steuerbaren Reingewinns des einzelnen Seeschiffs anhand der aktuell verfügbaren Indikationen für STSA-Mitglieder mit Unsicherheit verbunden. Diese Berechnung anhand des einzelnen Seeschiffs würde zu einem erheblichen Mehraufwand im Vergleich zu einer globalen bzw. kumulierten Bemessungsgrundlage führen. Es besteht darüber hinaus Ungewissheit, ob und wie Nebenaktivitäten wie beispielsweise «hedging activities» bei der Vercharterung in die Kalkulation miteinfließen. Analoge Unklarheit besteht für die im erläuternden Bericht aufgeführte Spartenrechnung, bei welcher sämtliche Aufwendungen, einschliesslich Gemeinkosten, auf die einzelnen Schiffe oder die übrigen Aktivitäten zu verteilen sind und wie diese Spartenrechnung den steuerbaren Reingewinn unter einer Tonnagesteuer beeinflussen würde.

- Die derzeitigen Informationsgrundlagen und Indikationen hinsichtlich der Berechnung der Tonnagesteuer für betroffene Unternehmen lassen keine abschliessende Beurteilung über die finanziellen und administrativen Auswirkungen bei einer Einführung der Tonnagesteuer zu. Eine dafür notwendige vergleichende Analyse zur derzeit bestehenden ordentlichen Gewinnbesteuerung ist daher mit grosser Unsicherheit verbunden.

Positiv hervorzuheben, ist die geplante Berücksichtigung ökologischer Kriterien und das damit verbundene Anreizsystem, dass emissionsarmen Schiffen eine Reduktion des steuerbaren Reingewinns ermöglicht. Damit nimmt die Vorlage ein wesentliches Element aktueller Entwicklungen und Diskussionen in der Schifffahrtindustrie auf, welche sich an den Emissionsreduktionszielen der International Maritime Organization (IMO) orientieren und die von sämtlichen STSA-Mitgliedern unterstützt werden. Die IMO-Ziele schreiben die Reduzierung der Kohlenstoffintensität um mindestens 40 % bis 2030 im Vergleich zu 2018 und der gesamten jährlichen Treibhausgasemissionen um mindestens 50 % bis 2050 im Vergleich zu 2008 vor.

Es ist wichtig diesen Entwicklungen aktiv zu folgen, denn laut der neuesten Studie der IMO zu Treibhausgasen (THG), sind die THG-Emissionen der Schifffahrt (ausgedrückt in CO₂-Äquivalenten) von 977 Millionen Tonnen im Jahr 2012 auf 1076 Millionen Tonnen im Jahr 2018 gestiegen. Trotz Effizienzsteigerungen, die durch das kontinuierliche Wachstum des Seetransports vollständig kompensiert werden, werden THG bis 2050 voraussichtlich um weitere 50 % ansteigen (gegenüber dem Stand von 2018). In diesem Zusammenhang könnten die von der IMO gesetzten Emissionsreduktionsziele unerreichbar erscheinen, wenn nicht jetzt drastische Massnahmen ergriffen werden. Die STSA begrüsst

daher auf der einen Seite die Bestrebungen, die Reduktion der Treibhausgasemissionen der internationalen Schifffahrt zu fördern und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen in einem mit dem Tonnagesteuergesetz verknüpften Anreizsystem zu schaffen. Auf der anderen Seite wäre ein Tonnagesteuergesetz in vorliegender Form für die Rohstoffhandelsbranche in der Schweiz und assoziierte Schifffahrtsaktivitäten jedoch von geringer Bedeutung und würde basierend auf vorliegenden Kriterien (Art. 73 und 74 Tonnagesteuergesetz) von einer überwiegenden Anzahl der Unternehmen nicht in Anspruch genommen.

Für Rückfragen oder einen persönlichen Austausch zur vorliegenden Rückmeldung stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,



Florence Schurch
Generalsekretärin, STSA