



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail an

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)
Herr Bundesrat Ueli Maurer
Bundesgasse 3
3003 Bern

Zug, 25. Mai 2021 sa

Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen; Vernehmlassungsantwort des Kantons Zug

Sehr geehrter Herr Bundesrat Maurer
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. Februar 2021 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren in eingangs erwähnter Angelegenheit eröffnet und zur Stellungnahme bis am 31. Mai 2021 eingeladen. Wir danken Ihnen dafür und stellen folgende:

Anträge

1. Die Vorlage sei umzusetzen, unter Berücksichtigung der nachfolgenden Anträge 2–3.
2. Für die Berechnung gemäss Art. 73 Abs. 4 E-DBG bzw. Art. 26b Abs. 4 E-StHG letzter Satz sei zu präzisieren, dass auf den handelsrechtlichen Gewinn abgestellt wird.
3. In § 75 Abs. 3 E-DBG sei nicht nur auf das Antriebssystem der Schiffe abzustellen, sondern es seien auch Schiffe mit anderweitigen ökologischen Verbesserungen bevorzugt zu behandeln.
4. Die Umsetzung sei spätestens auf den 1. Januar 2025 vorzusehen.

Begründung

Zu Antrag 1:

Die Vorlage geht ursprünglich auf eine Motion von aNR Barazzone (14.3909) zurück und wurde im Zusammenhang mit der Unternehmenssteuerreform III als Massnahme zur Aufrechterhaltung der Standortattraktivität für Schifffahrtsunternehmen, nach Wegfall der kantonalen Steuerstatus, in Erwägung gezogen. Der Kanton Zug hat die Einführung einer Tonnagesteuer bereits in der Vergangenheit wiederholt unterstützt, beispielsweise in seinen Vernehmlassungsantworten vom 11. März 2014 zum Schlussbericht des Steuerorgans zur Unternehmenssteuerreform III oder vom 20. Januar 2015 zum Bundesgesetz über steuerliche Massnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmensstandortes Schweiz (USR III). Aufgrund von

verfassungsrechtlichen Bedenken und unterschiedlichen Verlautbarungen der Kantone hat der Bundesrat letztlich darauf verzichtet, die Einführung der Tonnagesteuer in die Unternehmenssteuerreform III aufzunehmen. Gleichwohl wurde er von den Eidgenössischen Räten beauftragt, die Verfassungsgrundlage einer Tonnagesteuer zu prüfen, die Formulierung der ursprünglich vorgesehenen Bestimmungen zu überarbeiten und anschliessend bei den Kantonen und den interessierten Kreisen eine Vernehmlassung durchzuführen. Mit dem nun vorliegenden Entwurf wird die Verfassungsmässigkeit mit Abstrichen erfüllt. Letztere werden aber weniger gewichtet als die Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Wirtschaftsstandorts Schweiz. Zudem haben die Mehrheit der EU-Staaten dieses Instrument eingeführt, welches inhaltlich eingegrenzt die Vorgaben einer Ausnahme, basierend auf der EU-Beihilferichtlinie, erfüllt. Der vorliegende Entwurf des Bundesgesetzes richtet sich nach diesen inhaltlichen Eingrenzungen aus, womit die internationale Akzeptanz gegeben sein sollte.

Die Tonnagesteuer ist ein Förderinstrument, welches nach herrschender internationaler Auffassung kein schädliches Steuerregime darstellt. So kommt sie denn auch im Gros der EU-Mitgliedstaaten und in anderen wichtigen Wirtschaftsnationen zur Anwendung. Ihre Einführung trägt zur Aufrechterhaltung der Standortattraktivität der Schweiz bei, indem sie den betroffenen Unternehmen gleich lange Spiesse («level playing field») wie ihren Konkurrenten im Ausland bietet. Sie dürfte zwar in den betroffenen Fällen regelmässig zu einem gewissen vollzugstechnischen Mehraufwand führen. Dies ist jedoch kein Novum, da bereits die früheren Statusgesellschaften eine separate Spartenrechnung als Beilage zur Steuererklärung einzureichen hatten, welche dann im Veranlagungsverfahren geprüft werden musste. Bemessungsgrundlage ist nicht der effektiv erwirtschaftete Gewinn, sondern das pauschal mit der Nettoraumzahl ermittelte Frachtvolumen des Seeschiffs pro Betriebstag. Die Tonnagesteuer führt bei rentablen Seeschiffverkehrsunternehmen zu einer vergleichsweise tiefen Steuerbelastung, stellt jedoch bei Unternehmen ohne Gewinn eine zusätzliche finanzielle Belastung dar. In verfassungsrechtlicher Hinsicht erscheint die Tonnagesteuer vertretbar. Infolgedessen unterstützen wir ihre Einführung unverändert.

Für die Schweiz ist die Schifffahrt von grosser Bedeutung, gehört die von der Schweiz aus betriebene Flotte doch zu den grössten Handelsflotten in Europa (Rang 4) und steht weltweit auf Platz 9. Der maritime Sektor in der Schweiz beschäftigt direkt mehr als 2000 Personen und macht etwa 0,4 Prozent des Schweizer Bruttoinlandsprodukts aus. Für den Kanton Zug, wie auch für die anderen Standortkantone von Rohstoff- und Handelsfirmen, rechnet man durch die Einführung der Tonnagesteuer mit einer Stärkung des entsprechenden Wirtschaftsklusters, auch wenn der volkswirtschaftliche Nutzen im Vergleich zum Bruttoinlandsprodukt der Schweiz überschaubar bleiben sollte.

Zu Antrag 2:

Die Bestimmungen zum Steuersubjekt und zu den Aktivitäten der Schiffe richten sich nach den Leitlinien 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 (Art. 73 Abs. 4 E-DBG bzw. Art. 26b Abs. 4 E-StHG)

und den übrigen Gewinnen, welche der ordentlichen Besteuerung unterliegen. Damit wird eine Ungleichbehandlung insbesondere von Unternehmen, welche Handelsaktivitäten ausüben und keine eigenen Seeschiffe betreiben, sichergestellt. Hingegen ist in Art. 73 Abs. 4 E-DBG bzw. Art. 26b Abs. 4 E-StHG unklar, ob sich die 50-Prozent-Voraussetzung auf den nach Art. 75 E-DBG bzw. Art. 26d E-StHG berechneten Gewinn oder auf den nach den Grundsätzen des Handelsrechts ermittelten Gewinn aus dem Betrieb des Seeschiffs bezieht. Wir schlagen deshalb folgende Präzisierung in Art. 73 Abs. 4 E-DBG bzw. Art. 26b Abs. 4 E-StHG letzter Satz vor:

«Der Gewinn aus Nebentätigkeiten an Bord unterliegt ebenfalls der Tonnagesteuer, sofern er höchstens 50 Prozent des nach Handelsrecht ermittelten Gewinns aus dem Betrieb des Schiffs beträgt.»

Zu Antrag 3:

Gemäss § 75 Abs. 3 E-DBG ist eine tiefere Tonnagesteuer vorgesehen, wenn das Antriebssystem gewisse ökologische Anforderungen erfüllt. Die Eingrenzung auf das Antriebssystem ist allerdings zu restriktiv. Es gibt auch Schiffe, die anderweitig ökologisch verbessert wurden und damit zur Umweltfreundlichkeit der Seeschifffahrt beitragen. Die Bestimmung sollte dieser Tatsache Rechnung tragen und offener formuliert werden.

Zu Antrag 4:

Die Tonnagesteuer kann, wie bereits ausgeführt, ein künftiges Modell für einzelne Unternehmen sein, die bis am 31. Dezember 2019 kantonal als Statusgesellschaft gemäss aArt. 28 Abs. 3 und 4 StHG (v. a. gemischte Gesellschaft) besteuert wurden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass diverse kantonale Übergangsmassnahmen aus der STAF bereits per 31. Dezember 2024 auslaufen werden. Zu denken ist etwa an das Sondersteuersatzmodell (Art. 78g Abs. 1 StHG; «neurechtlicher step-up») oder je nach Anwendungsdauer der kantonalen Praxis an die Abschreibungen auf aufgedeckten stillen Reserven (Art. 78g Abs. 3 StHG; «altrechtlicher step-up»; im Kanton Zug § 240a Abs. 2 StG). Soll ein lückenloser Anschluss sichergestellt werden, müsste die Tonnagesteuer deshalb spätestens auf den 1. Januar 2025 hin eingeführt werden können.

Für weitere technische Details verweisen wir auf die entsprechende Vernehmlassungsantwort der Swiss Shipowners Association, welche wir vollumfänglich unterstützen.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen.

Seite 4/4

Zug, 25. Mai 2021

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

sign.

Martin Pfister
Landammann

sign.

Tobias Moser
Landschreiber

Kopie per E-Mail an:

- vernehmlassungen@estv.admin.ch (Word und PDF)
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Finanzdirektion info.fd@zg.ch
- Volkswirtschaftsdirektion info.vds@zg.ch
- Kantonale Steuerverwaltung internet.stv@zg.ch
- Staatskanzlei (Geschäftskontrolle) info.staatskanzlei@zg.ch
- Swiss Shipowners Association (info@shipowners.ch)