



22.035

## **Tonnagesteuer auf Seeschiffen. Bundesgesetz**

### **Taxe au tonnage applicable aux navires de mer. Loi fédérale**

*Erstrat – Premier Conseil*

#### CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 13.12.22 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

*Antrag der Mehrheit*  
Eintreten

*Antrag der Minderheit*  
(Bertschy, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)  
Nichteintreten

*Antrag der Minderheit*  
(Wermuth, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser)  
Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat  
mit dem Auftrag, eine Vorlage zu erarbeiten, die die ökologische und soziale Verantwortung der Schifffahrtsbranche stärkt im Sinne der Zielerreichung der Pariser Klimaziele, der Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der nachhaltigen Entwicklung.

*Proposition de la majorité*  
Entrer en matière

*Proposition de la minorité*  
(Bertschy, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)  
Ne pas entrer en matière

*Proposition de la minorité*  
(Wermuth, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser)  
Renvoyer le projet au Conseil fédéral  
avec mandat d'élaborer un projet qui renforce la responsabilité écologique et sociale de la branche de la navigation maritime, en vue de la réalisation des objectifs climatiques fixés dans l'accord de Paris, de l'amélioration des conditions de travail et du développement durable.

**Amaudruz Céline** (V, GE), pour la commission: Réunie les 20 juin 2022, 15 août 2022 et 14 novembre 2022, la Commission de l'économie et des redevances a procédé à l'examen de la loi sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer à la suite de l'adoption par le Conseil fédéral du message du 4 mai 2022.

La commission a donc entamé le 20 juin 2022 ses travaux sur le projet de loi visant à introduire une taxe au tonnage applicable aux navires de mer et a proposé d'entrer en matière. En transmettant le projet au Parlement, le Conseil fédéral a rempli le mandat que lui avaient confié les députés en 2016 dans le cadre de l'examen de la réforme de l'imposition des entreprises III. Le projet vise à permettre l'imposition des navires de haute





mer en fonction de leur capacité de chargement et non pas en fonction du bénéfice ou de la perte effectivement réalisés. Plus de vingt Etats membres de l'Union européenne connaissent déjà une telle réglementation. L'objectif est donc de garantir la compétitivité de la place économique suisse.

La commission a tout d'abord entendu les milieux concernés, à savoir des personnes qui représentaient Swiss Shipowners Association, Economiesuisse, Alliance Sud, Public Eye et l'Union syndicale suisse. Après une discussion approfondie, la commission a décidé, par 15 voix contre 9 et aucune abstention, d'entrer en matière sur le projet. La majorité considère que ce dernier sert les intérêts de la place économique suisse en général et plus particulièrement ceux des cantons où sont établies les entreprises de la navigation maritime. Elle considère qu'il est fondamental d'envoyer un signal clair en faveur de l'économie. La commission s'attend par ailleurs à ce que l'introduction d'une taxe au tonnage donne lieu à une hausse des recettes fiscales et favorise la création de nouveaux emplois.

En résumé, la majorité de la commission considère:

- que la taxe au tonnage est une taxation alternative à l'imposition des bénéfices; 21 pays européens la connaissent et d'autres pays aussi, comme les Etats-Unis et Singapour;
- que la taxe au tonnage favorise le maintien et l'implantation des sociétés actives dans le transport maritime; depuis l'abolition des régimes fiscaux spéciaux, les sociétés maritimes concernées ne disposent plus, en Suisse, d'une imposition attractive, et cela alors que notre pays reste une puissance maritime au niveau mondial;
- que la taxe au tonnage est réservée uniquement aux sociétés de transport de haute mer et ne s'applique pas aux négociants qui font appel à ces sociétés;
- que ce régime spécial est une exception à l'imposition des bénéfices admise par l'OCDE;
- que, avec ce dispositif, la Suisse met les sociétés maritimes suisses sur un pied d'égalité avec leurs concurrentes européennes;

#### AB 2022 N 2298 / BO 2022 N 2298

- que la loi suisse prévoit des incitations dans le cadre de la taxe au tonnage en vue de favoriser l'utilisation de moteurs plus propres.

La minorité de la commission doute, en revanche, de la pertinence du projet et de sa conformité à la Constitution. Elle estime qu'il favorise un secteur d'activité qui n'est pas en difficulté, qu'il crée des lacunes fiscales et qu'il omet de définir des critères écologiques pertinents et suffisants.

La Commission des finances du Conseil national a adressé un corapport à la Commission de l'économie et des redevances du Conseil national. La majorité de la Commission des finances est d'avis que l'introduction d'une taxe au tonnage applicable aux navires de mer ne s'impose pas. Dans ce corapport, la commission a exprimé, par 18 voix contre 4, ses doutes à l'égard d'une subvention fiscale spécifique à ce secteur, compte tenu des défis attendus ces prochaines années en matière budgétaire, du flou qui entoure les conséquences financières du projet et de la délicate question de la constitutionnalité de la taxe. Si la Commission de l'économie et des redevances du Conseil national devait préconiser l'introduction d'une taxe au tonnage malgré les réserves de la Commission des finances, la majorité de cette dernière proposerait de revenir au projet mis en consultation par le Conseil fédéral en ce qui concerne les conditions d'assujettissement à la taxe au tonnage.

Une minorité de la Commission des finances soutient le projet présenté par le Conseil fédéral et considère, comme la majorité de la Commission de l'économie et des redevances, qu'il est primordial pour que la Suisse reste compétitive comme site d'implantation d'entreprises.

Lors de sa séance du 15 août 2022, la Commission de l'économie et des redevances, à l'issue d'une discussion intense, a décidé de charger l'administration de lui présenter un rapport complémentaire contenant des explications exhaustives sur les exigences en matière de pavillons et une estimation des effets d'un changement de système sur le budget de la Confédération. Par conséquent, elle a reporté l'examen du projet en attendant de disposer du rapport que je viens de mentionner.

Lors de sa séance du 14 novembre 2022, la commission a entamé la discussion par article de ce projet. A l'issue de ses débats, elle propose de le modifier légèrement en incluant les bateaux de croisière dans la catégorie des navires soumis à la taxe au tonnage – proposition acceptée par 14 voix contre 10 – et en conditionnant l'admission à la navigation au fait que la gestion stratégique et commerciale des navires concernés soit exercée en Suisse – proposition acceptée à l'unanimité.

Deux propositions de minorité ont été déposées en ce qui concerne l'ensemble du projet. La minorité Bertschy propose de ne pas entrer en matière sur le projet. Cette proposition a été rejetée par 14 voix contre 10 et aucune abstention.



La minorité Wermuth propose que la responsabilité écologique et sociale de la branche de la navigation maritime soit renforcée, et que le projet soit donc renvoyé. Cette proposition a été rejetée par 14 voix contre 10 et aucune abstention.

Comme je l'ai déjà mentionné, la minorité de la commission doute de la pertinence du projet et de sa conformité à la Constitution. Elle estime que le projet favorisera un secteur d'activités qui n'est pas en difficulté, qu'il va créer des lacunes fiscales et qu'il omet de définir des critères écologiques.

D'autres propositions de minorité ont été déposées et nous les étudierons par la suite.

Je me permets d'ores et déjà de vous indiquer que, lors du vote sur l'ensemble, la commission a adopté le projet par 15 voix contre 10.

**Müller Leo** (M-E, LU), für die Kommission: Wir behandeln heute den Entwurf des Bundesgesetzes über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen. Der Bundesrat hat die Botschaft mit dem entsprechenden Gesetzentwurf am 4. Mai 2022 zuhänden des Parlamentes verabschiedet. Die Tonnagesteuer ist ein Förderinstrument für die Seeschifffahrt. Sie ist international breit akzeptiert und insbesondere in der Europäischen Union weit verbreitet. So haben 21 EU-Mitgliedstaaten eine solche Regelung eingeführt. Diese spezielle Besteuerung bewirkt bei rentablen Seeschifffahrtsunternehmen eine vergleichsweise tiefere Steuerbelastung. International findet diesbezüglich ein Wettbewerb statt. Mit der Vorlage sollen im Vergleich zum Ausland gleich lange Spiesse geschaffen werden. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz verbessert werden.

Bei diesem Anliegen handelt es sich um eine bereits seit mehreren Jahren pendente Angelegenheit. Im Rahmen der Beratungen zur Unternehmenssteuerreform III hatte das Parlament im Jahr 2016 einen Entwurf zu dieser Thematik an den Bundesrat mit dem Auftrag zurückgewiesen, die Verfassungsgrundlage für eine Tonnagesteuer zu prüfen, die Formulierung der Gesetzesbestimmungen zu überarbeiten und anschliessend eine Vernehmlassung durchzuführen. Mit der im Jahr 2021 durchgeführten Vernehmlassung zur Einführung des Bundesgesetzes über die Tonnagesteuer nahm der Bundesrat das parlamentarische Anliegen auf.

Die Rückmeldungen im Rahmen der Vernehmlassung waren mehrheitlich positiv. Die überwiegende Mehrheit der Kantone, der bürgerlichen Parteien wie auch der gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft sprach sich für die Aufnahme dieses Instruments in das Schweizer Steuerrecht aus. Ablehnend haben sich die SP und die Grünen sowie einige Verbände geäussert.

Welches ist der Inhalt dieser Vorlage? Bei der Tonnagesteuer handelt es sich um eine alternative Methode zur Ermittlung der Gewinnsteuer bei Schiffen. Bemessungsgrundlage ist nicht der tatsächlich erwirtschaftete Gewinn oder Verlust, sondern die pauschal mit einem gestaffelten Tarif multiplizierte Nettoraumzahl. Oder anders gesagt: Die Ladekapazität des Seeschiffs spielt eine Rolle. Der so ermittelte Betrag wird anschliessend mit der Anzahl Betriebstage multipliziert und zum ordentlichen Gewinnsteuersatz besteuert.

Die Tonnagesteuer ist freiwillig. Die Wahl erfolgt für jedes Seeschiff, und zwar für die Dauer von zehn Jahren. Es kann später zur ordentlichen Besteuerung zurückgekehrt werden, aber frühestens nach sechs Jahren.

Diese Tonnagesteuer gilt auch für Schiffsmanagementtätigkeiten. Das sind unterschiedliche Dienstleistungen für Reedereien. Diese können in der Form der Wartung und der Überprüfung der Sicherheit von Seeschiffen im Bereich des technischen Managements erfolgen. Ebenso kann diese Tätigkeit die Ausbildung von Seeleuten im Bereich des Besatzungsmanagements umfassen.

Damit die Schweizer Tonnagesteuer überhaupt zur Anwendung kommen kann, ist die hiesige Ansässigkeit der Seeschifffahrtsunternehmen nötig. Die Unterstellung unter die Tonnagesteuer setzt voraus, dass die Flagge, unter der das Schiff fährt, mit den relevanten vier internationalen Seeverkehrsübereinkommen in Einklang steht.

Die finanziellen Auswirkungen dieser Steuer können nicht abgeschätzt werden, da dies heute aufgrund der Datenlage zu schwierig ist. Allfällige Mindereinnahmen, davon geht man aus, sollen gering sein. Mit dieser Massnahme soll aber die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz verbessert werden.

Aus verfassungsrechtlicher Sicht gibt es Argumente für und gegen die Einführung dieser Steuer. Mit Blick auf die wirtschaftspolitischen Interessen der Schweiz erscheint die Einführung einer solchen Steuer aus verfassungsrechtlicher Sicht aber vertretbar.

Die vorberatende Kommission unseres Rates, die Kommission für Wirtschaft und Abgaben, hat sich an drei Sitzungen intensiv mit dieser Vorlage befasst. Vor Inangriffnahme der Detailberatung lag der WAK auch ein Mitbericht der Finanzkommission unseres Rates vor. Diese weist unter anderem darauf hin, dass sich der Bundeshaushalt heute in einer etwas kritischen Situation befinde. Die Mehrheit der Finanzkommission betonte, dass sich der Systemwechsel aus finanzpolitischer Sicht nicht aufdränge. Zudem hat die Mehrheit der Finanzkommission die WAK ersucht, vertiefte Abklärungen zu den im Vergleich zur Vernehmlassungsvorlage angepassten Voraussetzungen vorzunehmen. Eine Minderheit der Finanzkommission unterstützt die Vorla-



ge gemäss Entwurf des Bundesrates.

Die WAK hat zu Beginn der Beratungen sechs Organisationen zur Anhörung eingeladen. Nach diesen Anhörungen

AB 2022 N 2299 / BO 2022 N 2299

führte sie die Eintretensdebatte durch. Es lag auch ein Nichteintretensantrag vor. Dieser wurde insbesondere damit begründet, dass die Tonnagesteuer verfassungswidrig sei und dass mit diesem Systemwechsel vom Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit abgewichen werde. Zudem wurde die Notwendigkeit einer solchen Steuer infrage gestellt. Ebenso wurde kritisiert, dass die finanziellen Auswirkungen nicht abgeschätzt werden können. Diesem Antrag wurde entgegengehalten, dass die Einführung einer solchen Steuer notwendig sei, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz aufrechtzuerhalten. Insbesondere hätten 21 EU-Staaten bereits eine solche Regelung eingeführt. Für die Schweiz sei es wichtig, diesbezüglich wettbewerbsfähig zu bleiben. Nach intensiver Beratung ist die Kommission mit 15 zu 9 Stimmen bei 0 Enthaltungen auf diese Vorlage eingetreten.

Die Kommission hat zur weiteren Beratung diverse Fragen an die Verwaltung gestellt, die dann beantwortet wurden. Insbesondere hat sie nochmals Fragen zum Flaggenerfordernis und zu den finanziellen Auswirkungen dieser Vorlage gestellt. Die WAK unseres Rates hat die Beratung dann an der Sitzung vom 14./15. November 2022 wieder aufgenommen. Insbesondere wurde dann auch ein Rückweisungsantrag gestellt. Begründet wurde dieser damit, dass die Vorlage im Sinne der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit so umzubauen und zu erweitern sei, dass die Nachhaltigkeitsziele für die Schifffahrtsbranche an erster Stelle stehen würden. Aus dieser Diskussion ging hervor, dass mit der Rückweisung dieser Vorlage eine andere Zielsetzung verfolgt werden soll. Der Rückweisungsantrag wurde mit 14 zu 10 Stimmen ohne Enthaltung abgelehnt.

Nach der erfolgten Detailberatung hat die Kommission dieser Vorlage schliesslich in der Gesamtabstimmung mit 14 zu 10 Stimmen ohne Enthaltung zugestimmt.

Noch ein Hinweis: Mit der Vorlage sollen einerseits die Anpassungen im Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer, andererseits aber auch die Anpassungen im Steuerharmonisierungsgesetz vorgenommen werden. Das heisst, dass mit dem Beschluss zur Änderung des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer gleichzeitig auch die Formulierung an der entsprechenden Stelle im Steuerharmonisierungsgesetz eingefügt wird.

Zusammenfassend halte ich fest, dass Ihnen die WAK unseres Rates hiermit beantragt, auf diese Vorlage einzutreten, die Rückweisung abzulehnen und der Vorlage so, wie sie aus der Beratung hervorgegangen ist, zuzustimmen. Gleichzeitig – dies als Information – hat die WAK beschlossen, dass sie zu den Verordnungsanpassungen konsultiert werden möchte.

Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zu folgen.

**Präsident** (Nussbaumer Eric, erster Vizepräsident): Frau Bertschy begründet ihren Minderheitsantrag auf Nichteintreten. Sie spricht gleichzeitig für die grünliberale Fraktion.

**Bertschy** Kathrin (GL, BE): Ich spreche für die Minderheit der Kommission, welche Ihnen empfiehlt, nicht auf die Vorlage einzutreten. Die Minderheit zweifelt an der Verfassungsmässigkeit, sie bezweifelt, dass die Tonnagesteuer zu Mehreinnahmen führt – im Gegenteil, sie befürchtet Mindereinnahmen –, und sie kritisiert, dass die soziale und ökologische Nachhaltigkeit bei der Gewährung einer Subvention schlicht nicht gegeben ist.

Erstens bezweifelt die Minderheit die Verfassungsmässigkeit. Sie bestreitet, dass es ein öffentliches Interesse an einer Gewinnsteuersubvention für diese Branche gibt. Wir haben Bedenken, ob hier die Grundsätze der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der rechtsgleichen Besteuerung eingehalten werden. Der Bundesrat gab zwei Rechtsgutachten in Auftrag. Diese kamen zu gegenteiligen Schlüssen: Während Robert Danon aus Lausanne zu einer negativen Einschätzung kam, bestätigte Xavier Oberson aus Genf die Verfassungsmässigkeit.

Nur wenn die Seeschifffahrt in der Schweiz in ihrer Existenz als gefährdet beurteilt wird – diesbezüglich unterscheiden sich die beiden Rechtsgutachten –, liesse sich gemäss Artikel 103 der Bundesverfassung die Einführung dieser Gewinnsteuersubvention als strukturpolitische Massnahme rechtfertigen. Die Minderheit Ihrer Kommission ist der Ansicht, dass diese Existenzbedrohung nicht gegeben ist. Sie können in der Botschaft auf Seite 9 nachlesen, dass spätestens seit Mitte des vergangenen Jahres fast alle weltweit verfügbaren Containerschiffe verchartert sind. Die Reedereien profitieren vom Boom und fahren hohe Gewinne ein. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Gütern bei knappen Schiffskapazitäten und einem Mangel an Leercontainern sind die Containerfrachtraten auf neue Rekordhöhen gestiegen. Aus Sicht der Minderheit ist das Prinzip der Besteue-



rung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit mit einer Gewinnsteuersubvention an eine höchst lukrative Branche verletzt.

Zweitens bezweifelt die Minderheit, dass die Tonnagesteuer zu Mehreinnahmen führt und damit überhaupt zur Sicherung der Steuereinnahmen beiträgt. Die Finanzkommission hat der WAK-N einen Mitbericht zukommen lassen, in dem sie – der Entscheid fiel mit 18 zu 4 Stimmen – eine deutliche Sprache spricht. Sie sagt, dass eine neue branchenspezifische Steuersubvention im Lichte der unklaren Auswirkungen und der verfassungsrechtlich heiklen Ausgangslage nicht angezeigt sei. Für die Mehrheit der Kommission drängt sich der vorgesehene Systemwechsel in der Besteuerung von Seeschiffahrtsunternehmen auch aus finanzpolitischer Sicht nicht auf. Sie schreibt: "Die Auswirkungen auf den Bundeshaushalt sind unklar."

Wir konnten in der Kommission auch kein Licht ins Dunkel bringen. Es liegt zwar eine Kosten-Nutzen-Schätzung des Créa-Instituts vor, die den Nutzen der Vorlage, eine Dynamisierung des Sektors und die Förderung seiner Attraktivität für die Schweizer Wirtschaft, bezüglich Steuer- und Sozialversicherungsbeiträgen auf rund 180 Millionen Franken pro Jahr simuliert. Diese Schätzung stammt aber aus der Zeit vor der veränderten Wirtschaftslage, vor dem Reedereien-Boom. Sie können es sich selber ausmalen: Seither steigerten die Reedereien ziemlich sicher ihre Gewinne und liefern mehr Gewinnsteuern ab, und der Wechsel auf eine Tonnage Tax reduziert dann vor allem diese Steuereinnahmen.

Ob dies mit Neuansiedlungen wettgemacht werden kann? Wir haben keine Ahnung. Die Kantone legen ja nicht einmal offen, wie sie die Reedereien heute besteuern. Es gibt aber Berechnungen von Mark Pieth und Kathrin Betz, die zeigen, dass eine Tonnage Tax gleichbedeutend wäre mit einer effektiven Gewinnsteuerhöhe von 5,6 bis 7 Prozent, je nach ökologischem Antrieb. Dies entspricht dann mutmasslich einer Steuerreduktion der Branche um die Hälfte gegenüber heute. Um das Wegbrechen der Steuereinnahmen aufzufangen, bräuchte es ungefähr eine Verdoppelung der Reedereien-Tätigkeit in der Schweiz.

Drittens unterwandern wir hier die OECD-Mindestbesteuerung. Es gibt ja noch die dynamischen Effekte. Die Musterregelungen, die die OECD betreffend Mindeststeuer erarbeitet hat, sehen eine Ausnahme für den Gewinn aus Seeschiffahrtsaktivitäten vor. Was mit der OECD-Mindestbesteuerungsvorlage erreicht werden soll, nämlich dass multinationale Konzerne mit 15 Prozent minimalbesteuert werden und dass diese Einnahmen in der Schweiz bleiben, gilt dann nicht, wenn sie ins Tonnage-Tax-Regime wechseln. Dies bedeutet nichts anderes, als dass wir hier einen Anreiz schaffen für Rohstoffhandelskonzerne, mit Tochtergesellschaften oder Beteiligungen in die Seeschiffahrt einzusteigen, um die Gewinne dann legal auf die Tonnage-Tax-besteuerten Schiffahrtsunternehmen zu verschieben, weg von den der OECD-Mindestbesteuerung unterliegenden Gesellschaften; durch die Verrechnung hoher Frachtkosten werden Steuern vermieden. Es besteht hier das Risiko, dass die negativen dynamischen Effekte der Steuerverlagerung in die Tonnage-Tax-besteuerten Schiffahrtstochtergesellschaften grösser ausfallen als der positive Effekt durch Neuansiedlungen. Dann könnte die Bilanz plötzlich tiefrot aussehen.

Viertens gibt es noch den Punkt der ungenügenden Nachhaltigkeit. Da ist zum einen das fehlende Flaggenerfordernis. In der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates war eine Mindestquote von EU- und EWR-Flaggen als Voraussetzung für die Unterstellung eines Seeschiffs unter die

#### AB 2022 N 2300 / BO 2022 N 2300

Tonnagesteuer vorgesehen. Das entspricht den Leitlinien der EU, die eine solche Mindestquote beinhalten. Der Bundesrat hat diese Bestimmung nach der Vernehmlassung gestrichen. Es erschliesst sich der Minderheit bis heute nicht, warum dies geschah. Die Schweiz hat ein Interesse daran, möglichst viele Schiffe unter Schweizer Flagge oder unter EU- bzw. EWR-Flaggen fahren zu lassen. Sie entziehen sich sonst dem fairen Wettbewerb, indem sie Kosten sparen – über die Arbeitsbedingungen, über den Schiffsunterhalt, über die Haftung. Das sind auch ökologische Risiken.

Zum andern sieht die Vorlage zu wenig ambitionierte ökologische Anreize vor. Geplant ist ja hier eine steuerliche Ermässigung per se, via Tonnage, und dann noch eine zusätzliche steuerliche Ermässigung als Gegenleistung für die Erreichung ökologischer Ziele. Sinnvoller wäre es, nur einen Ökobonus für die Erreichung ökologischer Ziele und nicht auch noch eine generelle Subvention zu gewähren. Oder man könnte die Steuersubvention auf die CO<sub>2</sub>-freie Schifffahrt beschränken. Dadurch würde ein effizienterer Anreiz geschaffen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schifffahrt, die heute 3 Prozent der Emissionen weltweit ausmachen, tatsächlich zu reduzieren.

Aus den erwähnten Gründen empfiehlt Ihnen eine Minderheit der Kommission, nicht auf die Vorlage einzutreten.

Wenn Sie erlauben, Herr Vizepräsident, würde ich gleich noch die Argumente aus Sicht der grünliberalen Fraktion ergänzen. Ich halte mich hier kurz. Die grünliberale Fraktion teilt die grundsätzlichen Vorbehalte. Sie



wäre aber bereit, die Vorlage als Chance zu nutzen, damit sie wahrhaftig einen Beitrag zu einer Ökologisierung leistet und eine substanzielle Reduktion der Treibhausgasemissionen bewirkt. Aus Sicht der Grünliberalen ist das jedoch nur dann der Fall, wenn drei Punkte verbessert werden:

1. Es braucht einen Malus statt einen Bonus, das ist der erste Punkt. Oder es braucht die Beschränkung der Tonnage Tax auf umweltfreundlichere, auf CO<sub>2</sub>-freie Schiffe – und nur auf diese.
2. Es braucht das Flaggenerfordernis, das muss wieder aufgenommen werden. Eine Mindestquote von Schiffen unter Schweizer und EWR- und EU-Flaggen vermindert ökologische Risiken und sichert soziale Standards bei den Arbeitsbedingungen.
3. Die Unterwanderung der OECD-Mindestbesteuerung durch Rohstoffkonzerne darf es nicht geben, hier braucht es Antworten.

Unsere Delegation in der WAK hat in der Beratung in der Kommission erfahren, dass eine Verbesserung in dieser Hinsicht illusorisch sein dürfte, und die Vorlage daher abgelehnt, was einem Nichteintreten gleichkommt. Die Fraktion möchte aber eine Differenzierung erreichen. Das ist der Grund, warum es beim Eintreten auch unterstützende Stimmen aus der grünliberalen Fraktion geben wird: um die Rückweisung zu unterstützen, um die ökologische Verantwortung der Schifffahrtsindustrie im Sinne der Erreichung der Pariser Klimaziele zu erreichen.

Die grünliberale Fraktion wird die Vorlage in der Gesamtabstimmung aber wiederum ablehnen, sollte die Rückweisung abgelehnt werden.

**Müller-Altermatt** Stefan (M-E, SO): Frau Bertschy, Sie haben Ihren Nichteintretensantrag sehr fachlich begründet und auf eine politische Würdigung eigentlich verzichtet. Nun hatten wir aber bei der Unternehmenssteuerreform III, bei der Stempelsteuer und bei der Verrechnungssteuer dreimal ein Volksverdikt, das besagte, es gehe nicht, die Wirtschaft steuerlich zu entlasten, während das Volk den Gürtel immer enger schnallen muss. Sind Sie angesichts dieser Volksverdikte nicht auch mit mir zusammen der Meinung, dass diese Vorlage eventuell ein bisschen schräg in der Landschaft steht und den Volkswillen nicht ganz hundertprozentig abbildet?

**Bertschy** Kathrin (GL, BE): Sie können die Bevölkerung natürlich erneut befragen. Das ist vermutlich, was passieren wird, wenn das Parlament diese Vorlage annimmt, und ich bin ziemlich sicher, die Bevölkerung wird sie ablehnen. Es ist ja eine Vorlage, die beispielsweise nicht nur im Verhältnis zur Abstimmung über die Unternehmenssteuerreform III quer in der Landschaft steht, sie unterwandert auch die OECD-Mindestbesteuerung, die wir heute im Rat vermutlich fertig beraten.

**Wermuth** Cédric (S, AG): Diese Legislatur, Kollege Müller-Altermatt hat es erwähnt, ist nicht frei von kreativen Versuchen, die Steuerpolitik in diesem Land neu zu definieren. Aber mit dieser Vorlage – das darf man schon umgangssprachlich sagen – schießen Sie den Vogel ab. Auf diese Idee muss man zuerst einmal kommen. Für diejenigen, die sich noch nicht so intensiv mit dem Geschäft befasst haben, zitiere ich gerne Herrn Schöchli aus der "NZZ" vom 24. Februar 2021: Er sagt, die Tonnage Tax käme in etwa einem System gleich, das Banken in diesem Land in Zukunft nach dem Volumen ihrer Tresore besteuern würde, die Versicherungen nach der Länge ihrer Kundenlisten, Softwarefirmen nach der Länge ihrer Computerprogramme und die Medien nach der Zahl der publizierten Buchstaben. Das wäre dann eine sogenannte "Republik"-Vorlage, auf diese Branche übertragen. Bei natürlichen Personen, könnte man sagen, wäre es etwa so, wie wenn sie bei den Bundessteuern wählen könnten, ob sie nach Gewicht oder Einkommen versteuert werden wollen – nicht dass das in meinem Fall eine brillante Idee wäre.

Das ist das eine: Schon die Grundlage dieser Gesetzgebung ist, sagen wir mal, abenteuerlich. Das Zweite ist aber, dass die Botschaft das nicht einmal verhehlt; Kollegin Bertschy hat es sehr nett formuliert. Das müssen Sie sich auf der Zunge zergehen lassen: In der Botschaft steht wörtlich, man habe keine Ahnung, wie viele Firmen davon betroffen sind, man habe keine Ahnung, wie viele Schiffe davon betroffen sind. Man kann nicht sagen, welche Auswirkungen das auf die Rohstoffhändler hat. Man sei aber sicher, dass die dynamischen Effekte grossartig sein werden. Ich bitte Sie! Veräppeln können wir uns wirklich selber. Das ist entweder ökonomischer Dilettantismus oder ökonomisches Sektierertum. Auf dieser Grundlage, ohne die geringste Datengrundlage, nämlich ins Blaue hinaus, dürfen wir in diesem Saal einfach nicht Politik machen. Was glauben Sie, wie sich die Menschen in diesem Land vorkommen?

Es ist offensichtlich, dass die Vorlage quer zur Verfassung steht. Ein erstes Gutachten zur Verfassungsmässigkeit im Rahmen der Unternehmenssteuerreform III hat klar festgehalten, dass beispielsweise der Grundsatz der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit nicht eingehalten wird. Was hat man gemacht? Man hat ein zweites Gutachten bestellt – und das hat wirklich eine humoristische Qualität – von einem Gut-



achter, der selbst in der Arbeitsgruppe der Branche war, die überhaupt den Text für die Vorlage geschrieben hat. Der Mann kommt überraschenderweise zum Schluss, dass seine Vorlage verfassungsmässig ist. (*Teilweise Heiterkeit*) Das meinen Sie ernst? So wollen Sie Steuerpolitik machen? Das soll ernsthaft eine Abklärung der Verfassungsmässigkeit sein? Ich meine, ich bin gespannt, Kollege Feller, aber können Sie die Vorlage in diesem Saal vertreten, ohne rot zu werden?

Weiter kommt dazu: Wir werden aus der Session rauskommen und den Menschen erzählen, wir hätten kein Geld, um sie bei der Bewältigung der Explosion der Prämien zu unterstützen. Aber es gibt eine Vorlage, Kollegin Bertschy hat es erwähnt, die nach Schätzung von Expertinnen und Experten die effektive Steuerlast für die Branche auf 6 bis 7 Prozent – 6 bis 7 Prozent! – senken wird. Dafür haben wir dann Geld? Wo sind wir hier eigentlich gelandet? Ist das die enge Klientelpolitik, die dieses Land von diesem Parlament erwarten darf? Nein, das geht nicht, das geht wirklich nicht. Ich bin bereit, mit Ihnen darüber zu diskutieren, ob wir eine sinnvolle Strukturpolitik machen können, auch für die Rohstoffhändler, auch bei der Seeschifffahrt, auch für die Reeder. Das kann absolut sinnvoll sein, und zwar dann, wenn wir das ins Blickfeld nehmen, was wir wirklich brauchen, nämlich eine Stärkung der ökologischen und sozialen Verantwortung derjenigen der Branche, die diese auch wahrnehmen wollen. Die gibt es, und die leiden unter den anderen.

AB 2022 N 2301 / BO 2022 N 2301

Deshalb schlage ich Ihnen vor, den Rückweisungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion zu unterstützen, das Gesetz zurückzuschicken und es so umzubauen, dass es den Nachhaltigkeitszielen entspricht. Und ja, dann bin ich bereit, mit Ihnen auch über Steuersenkungen zu sprechen, wenn man mir beweisen kann, dass es einen Effekt gibt – aber so nicht, nicht mittels dieses Blindflugs!

Ich bitte Sie, entweder den Minderheitsantrag Bertschy oder die Minderheit Wermuth zu unterstützen.

**Feller** Olivier (RL, VD): Je vous propose de quitter le registre émotionnel et populiste et de passer à une analyse rationnelle de ce dossier.

La taxe au tonnage, telle qu'elle est prévue, s'appliquerait à chaque navire de mer individuellement. L'assujettissement d'un navire à la taxe au tonnage serait volontaire, facultative. C'est pourquoi il est difficile de déterminer à l'avance le nombre de navires qui seraient soumis à la taxe au tonnage, puisque chaque navire peut être soumis à la taxe au tonnage, mais ne doit pas y être soumis. Si une entreprise décide d'assujettir des navires à la taxe au tonnage, cet assujettissement devra durer au minimum dix ans. C'est une manière de prévenir l'optimisation fiscale. On ne peut pas, chaque année, en fonction des circonstances économiques, assujettir ou ne pas assujettir des navires à la taxe au tonnage. Une fois qu'un navire a été assujetti à la taxe au tonnage, il devra y rester soumis pendant dix ans.

La taxe au tonnage est une manière particulière, une manière forfaitaire, de calculer le bénéfice en fonction de la capacité de transport des flottes maritimes, en fonction du volume de cargaison. Les taux d'imposition sont les mêmes, mais la base imposable, la matière imposable, est calculée différemment selon la capacité de transport et non pas selon les règles ordinaires. C'est une modalité de perception qui existe dans plus de vingt Etats membres de l'Union européenne, et également dans de nombreux pays maritimes en dehors de l'Union européenne: en Grande-Bretagne, en Inde, en Corée du Sud, notamment.

Il s'agit d'ailleurs d'une modalité d'imposition qui présente un risque pour les entreprises en fonction des circonstances. Lorsque les activités sont florissantes, la taxe au tonnage est favorable aux entreprises de navigation maritime. En revanche, lorsque les affaires sont moins florissantes, la taxe au tonnage peut représenter une charge fiscale plus lourde que le régime ordinaire d'imposition du bénéfice. Il s'agit donc d'une modalité de perception qui appelle un esprit entrepreneurial au sein des entreprises de navigation maritime.

Il y a en Suisse une soixantaine d'entreprises de navigation maritime, surtout dans les cantons de Genève, Vaud et du Tessin. Ce sont des entreprises mobiles qui peuvent facilement modifier le siège de leurs activités. Nous avons intérêt à maintenir les sociétés actuelles sur le territoire suisse, voire à attirer de nouvelles sociétés de ce type sur notre territoire, puisque ces entreprises contribuent à la prospérité économique de notre pays et à l'emploi.

Dans le contexte international d'aujourd'hui, il est peut-être opportun de ne pas créer une dépendance accrue vis-à-vis d'entreprises de navigation maritime sises à l'étranger, parce que, voyez-vous, en Suisse, 30 pour cent des importations et 17 pour cent des exportations sont transportées par des navires de mer. Donc, 30 pour cent de ce que nous consommons et qui est importé a, d'une manière ou d'une autre, été transporté par des navires de mer, et 17 pour cent de ce que nous exportons est transporté par des navires de mer. Vous voyez bien à quel point cette industrie est essentielle pour le commerce mondial, y compris pour un petit pays comme le nôtre.



Alors, la question qui se pose est évidemment celle de la durabilité. La navigation maritime internationale participe aux émissions de CO<sub>2</sub> à hauteur de 3 pour cent des émissions totales. Le projet du Conseil fédéral prévoit un bonus écologique: moins un navire pollue, moins le navire sera imposé. C'est une modalité qui est également prévue dans la plupart des pays de l'Union européenne. Mais il est vrai que la branche doit encore faire des efforts pour améliorer son bilan écologique; d'ailleurs, la branche fait des efforts. Mais on ne saurait renoncer à cette branche et aux prestations de cette branche, sauf à aggraver encore les perturbations actuelles dans les chaînes d'approvisionnement que nous subissons aujourd'hui de plein fouet. Pour tous ces motifs, le groupe libéral-radical entrera en matière sur ce projet, refusera la proposition de renvoi au Conseil fédéral et se positionnera de façon nuancée et subtile s'agissant des propositions de minorité.

**Walti Beat (RL, ZH):** Wir diskutieren hier ein Sondersteuerregime für die Besteuerung von Gewinnen aus dem Betrieb von Hochseeschiffen. Man könnte auch von einer Pauschalsteuer, welche aufgrund der Frachtkapazität solcher Schiffe erhoben wird, sprechen, die anstelle der Besteuerung von effektiv erzielten und abgerechneten Gewinnen erhoben wird.

Ist das eine gute oder eine schlechte Sache? Diese Frage ist nicht so einfach zu beantworten. Man kann auf jeden Fall feststellen, dass diese Art der Steuererhebung ein gängiges Konzept ist, vor allem in der EU. 21 EU-Staaten kennen diese Form der Besteuerung. Die Erwähnung der USR III ist gar nicht mal so falsch, denn es geht im Wesentlichen um die Besteuerung von mobilen Erträgen und darum, wo die Schiffe als Betriebsstätten effektiv zu besteuern wären. Es ist gar nicht so einfach, dies zu ermitteln. Die Schiffe sind ja dauernd unterwegs. Das Management solcher Schiffsflotten ist sehr mobil, weil es vergleichsweise klein ist. Es kann sich günstige Steuerstandorte aussuchen. Das gilt auch nach Einführung der OECD-Steuerharmonisierung. Für die betroffenen Unternehmen, aber auch für den Fiskus hat die vorgeschlagene Reform zudem den Vorteil einer administrativen Vereinfachung. Im Effekt wird diese Form der Besteuerung für profitable Unternehmen der Branche oder auch allgemein für Unternehmen in wirtschaftlich grundsätzlich guten Zeiten zu einer relativ tiefen Steuerbelastung führen und deshalb attraktiv sein. In schlechten Zeiten und für nicht so profitable Unternehmen ist es eine relativ unattraktive Besteuerungsform, die zu einer hohen Abgabelast führt. Ziel muss es auf jeden Fall sein, über längere Betrachtungsperioden im Durchschnitt eine vernünftige Steuerlast zu erzielen, die den Vorteil hat, dass sie berechenbar und auch stetig ist. Letzteres ist, glaube ich, der Hauptvorteil für den Fiskus. Dieses Ergebnis wird auch sichergestellt, indem in den Opt-in- und Opt-out-Regeln klare Fristen angesetzt werden. Die Unternehmen können also nicht auf Jahresbasis einmal so und einmal anders abrechnen. Vielmehr sind sie mit einer einmal getroffenen Wahl über lange Zyklen gebunden.

Was die Schweiz angeht, sind heute mutmasslich wenige Unternehmen betroffen, und damit ist auch wenig Steuersubstrat betroffen. Das übliche Lamento über Steuerausfälle ist komplett deplatziert und aus der Luft gegriffen. Die schlechte Berechenbarkeit hat auch damit zu tun, dass wir, wie gesagt, ein Opt-in- und Opt-out-Modell, also ein Wahlmodell für die Unternehmen, diskutieren und es beim besten Willen nicht klar ist, wer dieses Regime wählen wird. Auf jeden Fall darf man hoffen und annehmen, dass die Einführung einer solchen Besteuerungsart die Standortattraktivität der Schweiz in Bezug auf diese Industrie steigert und damit auch positive Effekte für die Arbeitsplatzsituation, die Sozialversicherungen und letztlich die Fiskaleinnahmen auslöst.

Entscheidend ist aber auch, dass wir uns mit unserer Regelung an den Standard halten, der international akzeptiert ist. Hier wurde verschiedentlich die OECD-Steuerreform erwähnt. Das ist eine der Rahmenbedingungen, die es einzuhalten gilt und die mit der vorliegenden Vorlage auch eingehalten ist. Die FDP-Liberale Fraktion wird sich auch aus diesen Gründen, also wegen der internationalen Kompatibilität, im Grundsatz an die Mehrheitsanträge halten. Sie will verhindern, dass wir den Bogen überspannen und uns angreifbar machen.

In diesem Sinn bitte ich Sie, die Minderheitsanträge auf Nichteintreten und Rückweisung abzulehnen und mit kühlem Kopf hier versuchsweise etwas Gutes für den Standort Schweiz zu tun.

AB 2022 N 2302 / BO 2022 N 2302

**Burgherr Thomas (V, AG):** Kollege Walti hat bereits viele Argumente vorgetragen, welche für die Vorlage sprechen. Um keine Wiederholungen zu generieren, kürze ich mein Votum.

Mit dem Entwurf erfüllt der Bundesrat endlich einen Auftrag, den ihm das Parlament bereits 2016 erteilt hat. Die SVP-Fraktion unterstützt das Ziel der Vorlage, für Hochseeschiffe die Möglichkeit einer Besteuerung nach der Ladekapazität anstelle einer Besteuerung basierend auf dem tatsächlich erwirtschafteten Gewinn oder Verlust zu schaffen. 21 Länder in Europa kennen diese Möglichkeit bereits. Die Tonnagesteuer ist interna-





tional breit akzeptiert. Es geht bei der Vorlage nur darum, die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Schweiz sicherzustellen.

Für die Reedereibranche ist diese Anpassung der Steuer sehr wichtig. Die Unternehmungen leiden unter grosser Konkurrenz aus der EU und auch aus Asien. Die hohen Gewinne nach der Pandemie sind nicht von Dauer; bereits im Jahr 2023 rechnet die Branche mit deutlich reduzierten Gewinnen. Mit der Einführung der Tonnagesteuer werden Ansiedlungen von neuen Unternehmen, gesteigerte Geschäftstätigkeit und damit die Schaffung neuer Arbeitsplätze generiert. Das ist genau das, was die Schweiz in der aktuellen Situation braucht. Es ist ein Zeichen für einen attraktiven Unternehmensstandort Schweiz. Die höheren Steuereinnahmen sind insbesondere für die Kantone relevant, in denen die Schifffahrtsunternehmen angesiedelt sind. Es ist wichtig, dass sich das strategische und kommerzielle Management des betreffenden Schiffes in der Schweiz befinden muss. Die Schweiz muss im internationalen Wettbewerb der Schifffahrtsunternehmer mithalten können. Die neue Regelung wird im Besonderen den bedeutsamen Rohstoffsektor in der Schweiz stärken können. Diesen Vorteil gilt es für die hiesigen Unternehmen zu nutzen.

Die SVP-Fraktion unterstützt dieses Geschäft. Ich bitte Sie daher, auf die Vorlage einzutreten und jeweils der Minderheit Amaudruz zu folgen sowie beim Vorliegen anderer Minderheitsanträge jeweils die Mehrheit zu unterstützen.

**Regazzi** Fabio (M-E, TI): Alors que la sécurité d'approvisionnement est devenue un sujet de plus en plus sensible et important pour la Suisse et que les chaînes logistiques ne sont pas encore revenues à la normale, la taxe au tonnage pourrait être une aide pour développer de nouvelles synergies entre le commerce des matières premières essentielles et le commerce maritime à partir de la Suisse. Ce projet de loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer vise à promouvoir la navigation maritime en intégrant des normes généralement reconnues au niveau international, ainsi que de l'Union européenne. Le Conseil fédéral affirme – et le groupe du Centre partage cet avis – que ce projet vise à garantir la compétitivité de la place économique.

Die Tonnagesteuer ist eine alternative Methode zur Berechnung der Gewinnsteuer. Es handelt sich nicht nur um eine Steuer, sondern auch um ein Anreizinstrument, das eine einfache und zuverlässige Besteuerung ermöglicht. Sie ermöglicht eine Art Steuervorteil, da sie auf die Seeschifffahrt zugeschnitten ist, d. h. auf einen Sektor, der für das reibungslose Funktionieren der internationalen Wirtschaft von entscheidender Relevanz ist. Diese Steuer ist also eine Steuer für Unternehmen, die im Seehandel tätig sind, und zwar auf dem Nettogewinn, der sich aus der Nettotonnage ihrer Weltflotte ergibt. Es handelt sich um eine Pauschalbesteuerung, die von den im Jahr der Steuerpflicht erzielten Gewinnen oder Verlusten absieht. Die Rechtsprechung des Bundesgerichtes hat anerkannt, dass in diesen technischen Bereichen Massnahmen zur Verwaltungsvereinfachung zulässig sind. Es besteht also kein verfassungsrechtliches Problem, wie einige behaupten.

Mit diesem Steuerinstrument soll die Niederlassung von Schifffahrtsunternehmen unterstützt werden. Da die Schweiz bereits eine Drehscheibe für den Handel mit Rohstoffen ist, könnte die Entwicklung eines vereinfachten Steuerinstruments Schifffahrtsunternehmen dazu bewegen, sich in der Schweiz niederzulassen. Im internationalen Rohstoff- und Warenhandel könnten Synergien mit dem Seehandelssektor spielen.

Es ist zu beachten, dass für Seeschifffahrtsunternehmen, die Verluste erleiden, keine Anreize bestehen, sich der Tonnagesteuer zu unterwerfen. In der Botschaft des Bundesrates wird sogar davon ausgegangen, dass die Einführung der Steuer die Geltendmachung von steuerlichen Verlustvorträgen nicht verhindern wird. Die Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist freiwillig, und die vom Unternehmen gewählte Option würde für zehn Jahre gelten.

Per questi motivi il gruppo del Centro voterà, con una buona maggioranza, l'entrata in materia, respingendo la proposta di rinvio del progetto di legge del Consiglio federale e seguirà sulle singole proposte la maggioranza della commissione.

**Michaud Gigon** Sophie (G, VD): Le groupe des Verts vous enjoint résolument à ne pas entrer en matière sur ce projet de cadeau fiscal sectoriel. Ce projet est pour nous, autant écologiquement qu'en ce qui concerne l'équité fiscale des entreprises, un ovni. C'est sans doute aussi ce que pensera le peuple s'il vote sur ce projet en cas de référendum.

A l'heure actuelle, le secteur maritime engrange des bénéfices extrêmement élevés, des bénéfices qui ont littéralement explosé ces derniers temps. MSC, fleuron de la branche ayant son siège à Genève et possédant 700 navires, permet à son fondateur et à ses proches d'engranger 20 milliards de francs annuellement, 11 milliards de francs supplémentaires cette année par rapport à l'année passée.

Les tensions dans les chaînes d'approvisionnement ont vu grimper les prix de transport, faisant passer le prix



d'un conteneur acheminé de l'Asie vers l'Europe à 10 000 dollars plutôt que 2000 dollars, donc cinq fois plus cher, comme nous l'indique la presse, plus prolixe en données que les autorités.

C'est ce moment que le Conseil fédéral choisit pour accorder un allègement fiscal au secteur maritime, moment où les habitants de ce pays sont captifs d'une augmentation de leurs factures de santé et d'énergie et où les prix de l'alimentation et d'autres biens quotidiens augmentent également. C'est aussi un moment où certaines entreprises sont confrontées à l'impossibilité de payer leur facture énergétique, surtout celles dont la production est gourmande en énergie et où rien n'est prévu de la part de la Confédération.

Bref, c'est ce moment que choisit le Conseil fédéral pour un cadeau fiscal arbitraire à une branche discrète qui n'a jamais fait autant de profit.

Si notre conseil devait entrer en matière, la minorité Glättli à l'article 75 alinéa 3bis de la loi sur l'impôt fédéral direct permettrait d'imposer plus fortement ce profit supplémentaire.

Ne pas devoir payer ses impôts en fonction des bénéfices, comme toute entreprise, mais en fonction de ses capacités de chargement, voilà une règle spéciale qui conviendrait peut-être bien à d'autres transporteurs, par exemple routiers, et à d'autres professions.

La constitutionnalité de ce changement de système fiscal est d'ailleurs remise en cause, puisque le principe d'égalité de traitement et de taxation selon la capacité économique n'est pas respecté.

Ce n'est pas une surprise, la navigation en haute mer est aussi nocive pour le climat. Il est absurde de l'encourager en adoptant une réglementation fiscale sectorielle alors que nous nous efforçons ailleurs d'atteindre les objectifs climatiques de Paris.

Plusieurs méthodes ont été discutées, mais la version du Conseil fédéral de diminuer encore la charge fiscale des bateaux les moins polluants n'est pas à la hauteur des objectifs à atteindre, ni pour le climat ni pour l'environnement.

Des technologies existent pour diminuer son empreinte environnementale drastiquement, mais, pour des raisons de coûts, le secteur du commerce maritime ne les applique pas encore. Les cantons de Genève, Vaud, Zoug et du Tessin sont les hôtes principaux de ces entreprises souvent liées au commerce des matières premières. Parmi les 900 sociétés de négoce de matières premières domiciliées en Suisse, la commission n'a pas pu savoir combien pourraient aussi bénéficier de la taxe au tonnage et contourner ainsi la réforme de l'OCDE, qui ne prévoit pas d'inclure le commerce maritime dans les groupes d'entreprises taxées à 15 pour cent.

#### AB 2022 N 2303 / BO 2022 N 2303

La Commission des finances a envoyé à la CER-N ses considérations. Elle s'inquiète de la situation budgétaire tendue dès 2024 et souligne que le changement de système prévu dans ce projet ne s'impose pas du point de vue de la politique financière de la Suisse. Elle considère qu'il n'est pas cohérent de décrire la taxe au tonnage comme étant pertinente pour la place économique suisse et les finances publiques sans pouvoir chiffrer ni les conséquences financières ni les pertes de recettes. Elle considère donc ceci comme une subvention fiscale spécifique à un seul secteur. Et ceci est dit sans aucune émotion, cher collègue Feller, mais bien avec beaucoup de raison, au contraire. C'est aussi ma position. Ce secteur est important pour notre économie, mais cela ne justifie pas qu'il bénéficie d'un traitement de faveur.

En cas d'entrée en matière malgré ces arguments, les Verts soutiendront le renvoi de ce projet au Conseil fédéral avec la demande de le rendre plus équilibré, en particulier en ce qui concerne l'écologie. Une stratégie maritime est en cours d'élaboration au sein de l'administration fédérale. Le DFAE doit fournir une vue d'ensemble des intérêts de la Suisse dans le domaine maritime et établir des lignes directrices, des objectifs et des mesures. Dans un même temps, un projet de modernisation législative sera proposé afin de renforcer la compétitivité et la durabilité du pavillon suisse. Selon la planification actuelle, cette stratégie maritime devrait être disponible d'ici la fin de l'année. C'est la raison pour laquelle le renvoi se justifie d'autant plus, à notre sens, si notre conseil entre en matière.

**Glättli Balthasar (G, ZH):** Die Tonnage Tax ist unökologisch, sie ist verfassungswidrig, und sie bietet ein Steuerschlupfloch gerade für die Rohstoffkonzerne, die in den letzten Monaten zu den Kriegsgewinnlern gehörten. Stellen Sie sich vor: Es gibt zwei Branchen, die wegen Krieg, Krise, Corona massivste Übergewinne machen. Genau jene Branchen werden belohnt, indem man sagt, sie würden nicht mehr nach dem Gewinn besteuert, sondern nach irgendeiner zufälligen Grösse, in diesem Fall nach der Grösse der Schiffe. Stellen Sie sich vor: Es gibt eine Branche, die für einen Grossteil der Klimaschädigung zuständig ist. MSC, die grösste Reederei, stösst alleine einen Viertel des CO<sub>2</sub> aus, das wir in der Schweiz ausstossen. Dieser Branche sagt man: Wir setzen einen Anreiz dafür, ganz ohne ökologische Komponente, dass ihr mehr transportiert.

Stellen wir uns vor, wir würden das trotz unserer Verfassung, die uns doch nahelegt, nach der wirtschaftlichen



Leistungsfähigkeit zu besteuern, in anderen Branchen so machen. Kein normaler Coiffeur kann wählen, ob er in einem Salon nach der Grösse der Spiegel und im anderen nach dem Gewinn besteuert wird. Kein normaler Transporteur kann wählen, ob er den einen Lastwagen lieber nach der Grösse der Ladefläche und den anderen nach dem Gewinn besteuert. Jede und jeder von uns, die oder der Unternehmerin oder Unternehmer ist, wird nach dem Gewinn besteuert – ausser diejenigen, die am meisten Gewinn machen. Man denkt immer, das sei eine nicht so rentable Branche. Die Reedereien waren in den letzten Quartalen die weltweit profitabelste Branche. Sie erzielen einen Gewinn, sie haben eine Ebit-Marge von über 50 Prozent. Das ist besser als die Cashcows Microsoft, Apple, Google, Facebook. Wir sprechen nicht von einem Arme-Leute-Business, bei dem es darum geht, ihnen etwas unter die Arme zu greifen. Wir sprechen von der momentan rentabelsten Branche der Welt.

Ist es überhaupt wichtig, etwas zu machen? Macht es einen Unterschied? Die Schweiz ist eine Seefahrtsnation. Auch wenn wir ganz wenige Schiffe unter unserer Flagge haben: Selbst in der Botschaft wird zugestanden, dass wir bezüglich Tonnage weltweit die neunte, europaweit die vierte Seefahrtsnation sind; so hat es das Eidgenössische Finanzdepartement berechnet. Nimmt man aber den Rohstoffhandel noch dazu – auch von rechts haben alle immer auch vom Rohstoffhandel gesprochen –, dann sprechen wir nicht von 900, sondern von 2600 Schiffen, die von der Schweiz aus bereedert werden. Die Schweiz ist dann weltweit die zweitgrösste Reedereination.

Ich sage Ihnen: Wenn wir, die Grünen, die Linken und möglicherweise auch die Grünliberalen, mit einem Referendum die Stimmberechtigten befragen – die Stimmberechtigten, die in ihrer Mehrheit Ja gesagt haben zur Konzernverantwortungs-Initiative –, ob sie ein Sondersteuerdumping für Klimasünder und für die Rohstoffkonzerne wollen, glaube ich nicht, dass diese das unterstützen würden. Das ist gut so.

Nutzen Sie die Chance, nochmals einen Schritt zurück zu machen. Legen Sie es entweder auf die Seite, bis überhaupt die Flottenstrategie der Schweiz da ist – die ist ja für das nächste Jahr angekündigt –, oder schicken Sie es mit einem klaren Auftrag zurück an den Absender zur nochmaligen Überarbeitung. Es soll etwas bringen für die Umwelt, es soll etwas bringen für die sozialen Umstände auf den Schiffen. Es soll etwas bringen; aber dann muss man sagen können, wovon man spricht. Es schlägt am Schluss dem Fass den Boden aus, wenn alle sagen, es sei zwingend nötig, ein Sondersteuerdumping für eine Branche zu machen, ohne zu wissen, wie viel es bringt. Entweder ist es so, dass es zwingend nötig ist – dann müsste man auch sagen können, was es bringt –, oder es geht zurück an den Absender. Das kann dann Bundesrat Maurers Nachfolgerin besser machen.

**Bendahan** Samuel (S, VD): Nous faisons face aujourd'hui à une proposition de changement de système qui concerne une branche spécifique, c'est-à-dire le domaine maritime. J'aimerais vous dire concernant cette réforme qui a trait au domaine maritime qu'elle semble avoir été plus inspirée du film *Pirates des Caraïbes* que d'une législation juste en matière fiscale. Du point de vue de la logique ayant trait à la nécessité d'assumer les risques, cette réforme n'a que très peu de sens.

Pensez donc: normalement, sur le plan fiscal et selon notre Constitution, lorsque vous faites un bénéfice, vous êtes imposé en fonction de ce bénéfice. La logique, c'est l'imposition en fonction de la capacité économique d'un acteur. Plus l'acteur va bien, plus il a les moyens et plus il a engrangé de profits, plus grande sera la part de ces profits payée en contribution à la collectivité. Le corollaire de cela est que si une entreprise est en difficulté et qu'elle subit des pertes, le système fiscal la protège contre ces charges à ce moment-là pour éviter qu'elle coule et que ce soit difficile.

Donc, aujourd'hui, nous avons un système fiscal où ceux qui gagnent énormément paient un peu plus d'impôts et où on évite que coulent ceux qui subissent des pertes et qui sont en difficulté. Pour le domaine maritime, c'est plutôt une bonne chose. Mais pour ce qui concerne la taxe au tonnage, c'est le contraire: lorsque vous gagnez des profits massifs, vous payez une certaine somme d'impôt; mais si, par contre, c'est la misère, que la situation est difficile ou qu'il y a une crise, vous payez la même somme d'impôt.

Alors, je sais que l'on pourrait apprécier que cela ressemble beaucoup à la LAMal, dans la manière de payer les primes, mais ce n'est pas une bonne chose. Si, quels que soient votre fortune et votre revenu, vous payez la même somme d'impôt, c'est forcément injuste. Ce projet de réforme vise à faire payer les pauvres, les gens en difficulté et les entreprises qui ont le plus de problèmes pour financer celles qui en ont le moins.

Cela pose une grande difficulté pour ce qui est de la gestion des risques. Alors, on pourrait se demander pourquoi ces entreprises veulent cela. La réponse est simple: en réalité, pour ces entreprises qui sont les plus profitables dans le domaine – qui a pourtant beaucoup d'efforts à faire en matière écologique –, cette réforme représenterait une baisse massive de la fiscalité. On ne dispose pas des chiffres y relatifs, donc il est difficile de vous dire quelle serait l'étendue de cette baisse. Des experts ont estimé que cela représenterait 6 à 7 pour



cent d'impôt, ce qui serait colossal. On ne dispose pas des chiffres. Mais la réalité est que si ces entreprises ont fait un tel lobbying pour essayer de nous convaincre d'accepter ce projet, c'est pour baisser massivement les impôts avec cette réforme, alors qu'elles gagnent beaucoup d'argent – ce qui leur donne les moyens de payer des lobbyistes.

Pourquoi ce secteur et pas un autre? Aucune raison ne justifie de soutenir ce secteur, qui par ailleurs est extrêmement polluant.

**AB 2022 N 2304 / BO 2022 N 2304**

Le flou, justement, il n'y en a pas seulement sur la question financière. On n'arrête pas de nous faire la morale ces derniers temps sur le fait qu'une période difficile attend les finances fédérales, qu'il faudra se serrer la ceinture, qu'on aura beaucoup de problèmes à financer l'Etat, que les comptes seront de plus en plus déficitaires. C'est cela qu'on entend. En même temps, on nous dit qu'on va faire un cadeau de taille inconnue, sans estimation, à la branche maritime, qui n'en a pas besoin, et, attention, pas à ceux qui dans cette branche sont en difficulté, mais à ceux qui font le plus de profit. C'est à eux que serait offert le plus grand cadeau.

Le pire, c'est que cette réforme permettrait à une entreprise qui préférerait rester à l'ancien système de le faire. Elle aurait donc le choix. Je ne sais pas combien de contribuables vous connaissez qui peuvent choisir, un peu comme dans un restaurant, comment ils veulent être taxés. Moi, je vous garantis que la classe moyenne ne peut pas choisir. Elle fait sa déclaration d'impôt honnêtement, elle reçoit la facture et elle paye ce qui est dû. Dans ce projet, on décide pour cette branche, mais pour aucune autre, de faire un impôt à la carte et au rabais. Des deux côtés, il n'y a aucune raison qui justifie cela.

Je vous invite à accepter les propositions de minorité présentées. D'abord, il ne faut pas entrer en matière sur ce projet, parce que tel qu'il est, franchement, il n'y a aucune justification à dire à la population de notre pays qu'elle doit payer aujourd'hui pour financer les profits de ces grandes entreprises de transport maritime.

Il y a une deuxième raison: la proposition de la minorité Wermuth de renvoi du projet au Conseil fédéral pour le retravailler. Je vous invite à accepter au moins cette proposition. Si vraiment on veut un changement de système, si vraiment on accepte le fait que cette branche a besoin que l'on révisé la façon dont elle est imposée par cohérence sur le plan international, alors entrons en matière, mais au moins qu'en échange du coût pour la collectivité ce secteur industriel fasse lui aussi un effort en retour pour la collectivité. Si baisse fiscale il y a, alors que cette baisse soit au moins traduite en avantage pour la population, que ce soit pour atteindre nos objectifs climatiques, par exemple, par rapport aux Accords de Paris, que ce soit aussi pour améliorer les conditions de travail assez difficiles dans cette branche.

Merci donc de suivre la minorité qui demande la non-entrée en matière sur ce projet ou celle qui souhaite le renvoi du projet au Conseil fédéral.

**Badran** Jacqueline (S, ZH): Kollege Feller hat dazu aufgerufen, rational zu sein. Das finde ich eine äusserst gute Idee: Seien wir doch ein bisschen rational, und stellen wir fest, dass an dieser Vorlage eigentlich ganz wenig rational ist. Vor allem ist sie skurril.

Fragen wir uns als Erstes, wieso wir das, was wir hier mit dieser Tonnage Tax tun, überhaupt tun. Dann stellen wir ganz rational fest, dass diese schon sehr, sehr lange auf der Bestellliste der Eigentümer der Schifffahrtsgesellschaften ist, und zwar auf derjenigen Bestellliste, die die rechte Mehrheit des Parlamentes seit Jahr und Tag servil und unterwürfig abarbeitet, dabei jedoch jegliche Rationalität vermissen lässt und deshalb auch bei der Stimmbevölkerung keinen Anklang findet.

Wieso ist das genau jetzt auf der Bestellliste gelandet? Die Antwort darauf ist ganz einfach: weil die Schifffahrtsgesellschaften bisher Sonderregimes hatten, über die kein Wort in der Botschaft steht und über die kein Wort in jeweiligen Anfragen steht, die wir aber eigentlich alle kennen. Es sind Sonderregimes, die mit der Unternehmenssteuerreform III respektive mit der Steuerreform und AHV-Finanzierung (STAF) abgeschafft wurden. Im Falle der Schifffahrtsgesellschaften sind diese Sonderregimes, die sie aufgrund ihrer gemischten Domizilgesellschaften hatten, besonders witzig. Profit Shifting ist ja normal in dieser Welt, da verschiebt man Profite vom Hochsteuerland ins Tiefsteuerland. Im Falle der Schifffahrtsgesellschaften hat man Profite nicht in die Schweiz, sondern aus der Schweiz heraus verschoben, und zwar ins Nirwana. De facto waren die Steuerregimes so ausgestaltet, dass Gewinne auf fiktive Betriebsgesellschaften verlagert wurden, sodass Schifffahrtsgesellschaften bisher nur knapp 20 Prozent ihrer Gewinne überhaupt in der Schweiz versteuern. Blöderweise kam dann die STAF, und man hat ein bisschen "step up" als Übergangsregime gemacht; das läuft jetzt aus. Leider erfahren wir solche Sachen nicht von der Verwaltung. Es steht nirgends in den Unterlagen, aber meine guten Freunde von KPMG und von PWC erzählen einem, wie das wirklich läuft.

Jetzt will natürlich Genf, das solche Regimes gezimmert hat, auch nicht melden, wie wenig diese Schifffahrts-



gesellschaften jetzt schon zahlen. Deshalb haben wir blöderweise auch keine einzige Zahl, die uns von den Kantonen gemeldet wurde. Wir wissen nicht, wie viel Steuern diese Gesellschaften jetzt zahlen und wie viel sie im Vergleich künftig zahlen würden, um überhaupt rational beurteilen zu können, ob das irgendwie, wie es Herr Walti so schön formuliert hat, die Standortattraktivität erhöhen, uns einen Wettbewerbsvorteil sichern oder sonst irgendetwas bringen würde.

Skurril ist ebenso, dass diese Steuer nicht verfassungskonform ist. Skurril ist auch, dass sie eine krasse Ungleichbehandlung bringt zwischen allen möglichen Sachen. Stellen Sie sich vor, Sie betreiben ein Hotel in der Schweiz, müssen sich an das Arbeitsrecht und an die ordentliche Besteuerung halten. Wenn Sie aber ein schwimmendes Hotel betreiben, dann müssen Sie sich an kein Arbeitsrecht halten, und Sie haben noch ein krasses Steuerprivileg. Warum sollten wir so etwas tun? Skurril ist ebenso die krasse Bürokratie, die das auslöst – wogegen Sie ja immer sind. Jetzt haben wir eine Bemessung pro Schiff. Was soll denn das eigentlich genau sein? Die Schifffahrtsgesellschaft kann dann irgendetwas wählen, was für sie günstiger ist. Also mehr kann man eigentlich nicht auf die Bestellliste setzen, die dann hier mit einem Bückling abgearbeitet wird, der seinesgleichen sucht.

Da gibt es auch kein Flaggenerfordernis. Es wäre der Fünfer und das Weggli: Man nimmt die arbeitsrechtlichen und haftungsrechtlichen Standards von Panama und das Steuerregime der Schweiz – yeah, das ist gut; geben wir doch diesen Gesellschaften den Fünfer und das Weggli und gleich noch die ganzen Schiffe dazu!

Insofern gibt es keinen guten Grund, diese Rückweisung hier nicht zu unterstützen. Geben wir wenigstens der Verwaltung die Chance, es ein bisschen besser zu machen. Denn das einzige Argument, das Sie wirklich auf Ihrer Seite haben, ist, dass andere europäische Länder etwas Ähnliches haben, auch wenn das auf dem Operaltar der OECD-Gesamtbesteuerung dann vielleicht auch aufgegeben werden muss.

**Maurer** Ueli, Bundesrat: Weshalb sind wir hier mit dieser Vorlage? Sie geht zurück auf das Jahr 2015. Damals hat das Parlament die Vorlage in die Unternehmenssteuerreform III eingebaut. Wir haben Ihnen dann beantragt – und Sie sind dem gefolgt –, sie wieder aus der USR III herauszunehmen, weil sie nicht vernehmlassbar war und es sehr viele offene Fragen gab. Die Vorlage, die Sie jetzt vor sich haben, weist wesentliche Änderungen und Verbesserungen gegenüber der seinerzeitigen Vorlage aus dem Jahr 2015 auf.

Jetzt müssen wir uns vielleicht doch überlegen, was in diesen Jahren passiert ist. Sie haben jetzt erzählt, wie diese Branche funktioniert, wie sie rentiert und dass sie weltweit die besten Renditen abwirft. Erinnern Sie sich zurück an die Situation vor nur wenigen Jahren. Damals wurden von Seefahrtsschiffen, für die sich der Bund verbürgt hatte, Bürgschaften gezogen, weil die ganze Branche keine Erträge erzielte und grosse Verluste schrieb. Das ist noch nicht so lange her; eine Veränderung ist in diesen sieben Jahren passiert.

Jetzt sind wir in einer Phase, in der verschiedene Engpässe, wahrscheinlich aufgrund von Covid-19 verursacht, beseitigt werden können: Lieferungen erfolgen wieder, der Lockdown ist zum Teil aufgehoben. Das führt dazu, dass diese Branche im Moment tatsächlich boomt. Wenn wir etwas weiter, in die nächsten Jahre, blicken und die Wirtschaftsprognosen mit möglichen Rezessionen weltweit anschauen, dann sehen wir: Das kann sich sehr, sehr rasch wieder ändern. Dieses Bild der weltweit am besten rentierenden Branche, das Sie gezeichnet haben, stimmt vielleicht in diesen paar

AB 2022 N 2305 / BO 2022 N 2305

Quartalen. Vor wenigen Jahren war es aber genau das Gegenteil: Es gab weltweit grosse Verluste, Überkapazitäten, und es ist nicht ausgeschlossen, dass wir das gleiche Bild in wenigen Monaten oder Jahren wieder sehen werden.

Daher kann das mit der Halbierung dieser Steuer im Vergleich zu früher heute vielleicht stimmen. Im langjährigen Durchschnitt, wenn Sie nur diese sieben Jahre nehmen, seit wir zum ersten Mal darüber gesprochen haben, wäre eine Tonnagesteuer für den Bund möglicherweise die bessere oder stetigere Einnahmequelle gewesen als eine Gewinn- und Verlustrechnung, die Sie jetzt ansprechen.

Die Vorlage, die Sie jetzt vor sich haben, wurde erarbeitet, mehrmals mit Fachleuten angeschaut und dann in die Vernehmlassung gegeben. Die Vernehmlassungsergebnisse haben gezeigt, dass sie grossmehrheitlich befürwortet wird. 18 Kantone sowie die Finanzdirektorenkonferenz haben die Tonnagesteuer begrüsst, einzig der Kanton Appenzell Innerrhoden hat sie abgelehnt. Unter den politischen Parteien stösst die Vorlage bei der Mitte, der FDP und der SVP auf Zustimmung, abgelehnt wurde sie von den Grünen und der Sozialdemokratischen Partei. In der Vernehmlassung haben die Grünliberalen keine Stellung zur Vorlage bezogen. Von den Organisationen haben sich 27 für die Vorlage ausgesprochen, dagegen waren der Schweizerische Gewerkschaftsbund, Alliance Sud und Public Eye; das zu dieser Vorlage, wie sie heute vorliegt.

Gegenwärtig haben wir in der Schweiz rund 60 Schifffahrtsunternehmen, auch diese Zahl haben Sie gehört,



die insgesamt etwa 900 Seeschiffe bewirtschaften. Damit nimmt die Schweiz in diesem Bereich bezüglich der Tonnage weltweit den neunten Platz ein. Europaweit ist sie an vierter Stelle. In Europa sind nur Griechenland, Dänemark und Deutschland Länder, die noch mehr Tonnage auf den Weltmeeren haben. Der direkte Beitrag aus dem Seeverkehrssektor beträgt jährlich rund 2,4 Milliarden Franken bzw. 0,4 Prozent des BIP. Er ist also nicht von absoluter Bedeutung. Damit ist es durchaus gerechtfertigt, wenn diese Diskussionen hier ausgetragen werden. In der Schlussfolgerung ist der Bundesrat trotzdem der Meinung, die Tonnagesteuer sei einzuführen.

Sie haben es gehört: Die Verfassungskonformität ist infrage gestellt. Es gibt die zwei Gutachten mit unterschiedlichen Meinungen. Es ist kein Wunder und nichts Neues, dass Sie zwei unterschiedliche Meinungen haben, wenn Sie zwei Juristen fragen. Diese Volksweisheit hat sich hier bei diesen Gutachten wieder einmal bestätigt. Aus verfassungsrechtlicher Sicht, das haben wir in der Botschaft ausgeführt, gibt es durchaus Argumente für, aber auch gegen die Einführung einer Tonnagesteuer. Der Bundesrat erachtet es insbesondere mit Blick auf die wirtschaftspolitischen Interessen der Schweiz und aufgrund der Verfassungsgrundlage als vertretbar, diese Tonnagesteuer einzuführen.

Insgesamt ist doch noch einmal das Resultat zu würdigen. Sie haben mehrmals den ganzen Rohstoffhandel angesprochen. Ich glaube, aus wirtschaftspolitischer Sicht ist das Gesamtpaket zu beurteilen. Denn Schiffe und Schifffahrtsverkehr hängen natürlich sehr eng mit dem Rohwarenhandel zusammen. Der Rohwarenhandel steht meiner Meinung nach zu Unrecht nur in der Kritik. Denken Sie an Ihren Alltag: Es gibt kaum Produkte, die Sie in Ihrem Alltag verwenden, die nicht irgendein Rohprodukt haben, einen Rohstoff, der aus anderen Ländern hergekartet und dann verarbeitet wurde. Die Weltwirtschaft und wir alle brauchen den Rohstoffhandel täglich.

Dass sehr viele Firmen in der Schweiz im Rohwarenhandel tätig sind, hängt vielleicht zum Teil mit der Schifffahrtsbranche zusammen. Es hängt aber insbesondere auch damit zusammen, dass die Schweiz eine enge Regulierung hat, die klare Voraussetzungen schafft. Diese Branche, die ja in der Dauerkritik ist, braucht klare Rahmenbedingungen. Das hat sie in der Schweiz. Ein wichtiges Element ist auch das Know-how des Finanzplatzes. Der Schweizer Finanzplatz genießt international ein hohes Ansehen.

Die Vorlage ist als Ganzes, mit Blick auf die volkswirtschaftlichen Auswirkungen, zu beurteilen. Zum Standort Schweiz, einem zuverlässigen Standort mit hohem Know-how, gehören eben auch diese Schiffe. Ich habe Sie darauf aufmerksam gemacht – und Sie haben das ja auch beklagt, es ist noch nicht so lange her, nur einige Tage –, dass sich jetzt der Wettbewerb von der Gewinnsteuer auf andere Gebiete verlagert. Dieser Bereich hier ist ausdrücklich von den Standards, von diesem 15-Prozent-Mindestsatz gemäss OECD-Steuerreform, ausgenommen. Hier wird also ausserhalb dieser OECD-Steuerreform eine Lücke gefüllt. Das wird noch sehr oft passieren.

Für die Schweiz stellt sich eigentlich die einfache Frage: Nutzen wir die Flexibilität, die wir hier haben, um gleich lange Spiesse im Vergleich mit dem Ausland zu schaffen? Oder knicken wir hier ein und überlassen das den anderen? 21 Länder in Europa haben diese Tonnage Tax. Unsere Vorlage orientiert sich am europäischen Durchschnitt. Wollen wir das einfach wieder den anderen überlassen? Wir stellen einfach fest, dass wir im Steuerbereich immer im internationalen Wettbewerb sind. Wir meinen, wir sollten dem Grundsatz folgen, dort zu handeln, wo wir können – dort, wo wir nicht müssen, sondern wo wir frei sind, unsere eigenen Rahmenbedingungen zu verbessern. Hier können und sollten wir es tun, damit dieser Bereich, der für die Schweizer Wirtschaft von grosser Bedeutung ist, möglichst in der Schweiz bleibt. Wir können es aber auch nicht tun. Dann müssen wir einfach damit rechnen, dass Verschiebungen stattfinden, weil der internationale Steuerwettbewerb, der Standortwettbewerb nun einfach einmal gross ist. Die betroffenen Firmen sind flexibel.

Der Bundesrat kommt bei der Beurteilung dieser Vorlage also insgesamt zum Schluss, dass es sinnvoll ist, hier gleich lange Spiesse zu schaffen, hier dafür zu sorgen, dass Unternehmen auch in der Schweiz die gleichen Voraussetzungen haben, um diesen gesamten Bereich in der Schweiz zu behalten. Das ist eigentlich der Grund, weshalb wir diese Vorlage unterstützen, die ursprünglich von Ihnen ausgegangen war und 2015 in die UR III Eingang gefunden hatte. Heute sind wir der Meinung, dass es sich lohnt, diese Steuer entsprechend einzuführen.

Bezüglich der finanziellen Auswirkungen haben Sie wohl zu Recht bemängelt, dass keine Zahlen zur Verfügung stehen. Aber wir haben diese Zahlen tatsächlich nun einmal nicht, weil sie sehr stark schwanken. Sie müssten hier wahrscheinlich ein Bild der letzten 10 bis 15 Jahre haben, weil diese Branche eben von grossen Verlusten zu grossen Gewinnen kommt. In der jetzigen Situation dürften die meisten dieser Unternehmen noch Verlustvorträge aus der schlechten Zeit haben und gar nicht so hohe Steuern bezahlen. Das ist auch unser Steuersystem. Wir sind daher der Meinung, dass Steuerausfälle, wenn sie vorhanden sind, durch die besseren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aufgehoben werden.



Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und in der Detailberatung mehrheitlich dem Bundesrat zu folgen.

**Schwander** Pirmin (V, SZ): Herr Bundesrat, vielen Dank für Ihre Ausführungen. Sie haben jetzt, im Zusammenhang mit dieser Vorlage, Bezug auf die Bürgschaften genommen. Die Bürgschaften wurden ja bekanntlich pro Schiff gewährt. Können der Bundesrat und vor allem die zustimmenden Kantone garantieren, dass die noch ausstehenden Bürgschaften nicht gezogen werden?

**Maurer** Ueli, Bundesrat: Ich kann Ihnen das im Moment nicht im Detail sagen. Ich weiss auch nicht auswendig, wie viele Bürgschaften zurzeit noch bestehen, aber im Moment sind diese Schifffahrtsgesellschaften wieder in der Gewinnzone. Ein Ziehen der Bürgschaften dürfte damit im Moment eigentlich nicht erfolgen. Wir haben das ja auch abgebaut. Aber das müsste ich einmal im Detail für Sie nachschauen.

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Wir stimmen über den Antrag der Minderheit Bertschy auf Nichteintreten ab.

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 22.035/25950)  
Für Eintreten ... 107 Stimmen  
Dagegen ... 83 Stimmen  
(4 Enthaltungen)

AB 2022 N 2306 / BO 2022 N 2306

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Wir stimmen nun über den Antrag der Minderheit Wermuth auf Rückweisung an den Bundesrat ab.

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; 22.035/25951)  
Für den Antrag der Minderheit ... 90 Stimmen  
Dagegen ... 103 Stimmen  
(1 Enthaltung)

## **Bundesgesetz über die Tonnagesteuer auf Seeschiffen** **Loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer**

*Detailberatung – Discussion par article*

### **Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ziff. 1 Art. 18 Abs. 3bis; 58a; Gliederungstitel vor Art. 73**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### **Titre et préambule; ch. I introduction; ch. 1 art. 18 al. 3bis; 58a; titre précédant l'art. 73**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

### **Ziff. 1 Art. 73**

*Antrag der Mehrheit*

*Abs. 1*

...

b. Personentransport, einschliesslich Kreuzfahrten;

...

*Abs. 2*

... betreibt und in der Schweiz das strategische und kommerzielle Management dieses Schiffes besorgt. Der Bundesrat legt die Bedingungen für den Betrieb eines Schiffes sowie für das strategische und kommerzielle Management in der Schweiz fest.



*Abs. 3, 4*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

(Amaudruz, Aeschi Thomas, Burgherr, Dettling, Friedli Esther, Matter Thomas, Tuena)

*Abs. 1 Einleitung*

... Seeschiffe, die insbesondere zu folgenden Zwecken ...

*Abs. 1 Bst. f*

f. Erbringung von maritimen Dienstleistungen für die Offshore-Industrie;

*Abs. 3 Bst. c*

c. der Gewinn aus Nebentätigkeiten, sofern er einen wesentlichen Zusammenhang mit den Haupttätigkeiten nach Absatz 1 aufweist und höchstens 50 Prozent des nach Handelsrecht ermittelten Umsatzes aus dem Betrieb des Schiffs beträgt.

*Antrag der Minderheit*

(Bertschy, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Abs. 1 Bst. b*

b. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

## **Ch. 1 art. 73**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1*

...

b. le transport de personnes, incluant les activités de croisières;

...

*Al. 2*

... gestionnaire de navires et exerce en Suisse la gestion stratégique et commerciale de ce navire. Le Conseil fédéral définit les conditions relatives à l'exploitation d'un navire et à la gestion stratégique et commerciale en Suisse.

*Al. 3, 4*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

(Amaudruz, Aeschi Thomas, Burgherr, Dettling, Friedli Esther, Matter Thomas, Tuena)

*Al. 1 introduction*

... les navires de mer exploités notamment aux fins suivantes:

*Al. 1 let. f*

f. la fourniture de services maritimes à l'industrie offshore;

*Al. 3 let. c*

c. ... accessoires présentant un lien substantiel avec les activités principales définies à l'alinéa 1 et ne dépassant pas 50 pour cent du chiffre d'affaires résultant de ...

*Proposition de la minorité*

(Bertschy, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Al. 1 let. b*

b. Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Bertschy** Kathrin (GL, BE): Ich begründe meinen Minderheitsantrag zu Artikel 73 Absatz 1 Buchstabe b zur Kreuzfahrt. Die Kommissionsmehrheit will hier explizit festhalten, dass die Tonnage Tax auch Anwendung auf Kreuzfahrtschiffe findet. Die Minderheit beantragt Ihnen, diese Ergänzung zu streichen und Kreuzfahrtschiffe von der Steuersubvention auszunehmen.

Aus Sicht der Schifffahrt ist das Anliegen verständlich: ein einfaches, subventioniertes Regime für alle Schiffe. Die Kreuzfahrt aber ist ein Tourismuszweig, und nennen Sie mir einen guten Grund, weshalb wir ausgerechnet





den Kreuzfahrttourismus steuerlich subventionieren sollten. Dazu gehören die Personenbeförderung, die Restauration, der Casinobetrieb usw. in einem schwimmenden Hotel, das mit Schweröl betrieben wird. Das sind doch keine gleich langen Spiesse im Vergleich mit anderen touristischen Angeboten in der Schweiz.

Es ist ein Tourismuszweig, und dann erst noch ein ausgesprochen unökologischer, bei dem ein grosser Teil der Wertschöpfung im Ausland stattfindet. Den wollen Sie hier subventionieren und steuerlich vergünstigen? Wenn ein Teil der Einsparungen an die Kunden weitergegeben wird, dann verbilligen sich Kreuzfahrten im Verhältnis zu anderen touristischen Angeboten, welche bei uns im Inland stattfinden. Das ist dann nichts anderes als eine Wettbewerbsverzerrung. Ich finde, hier diese Steuersubvention auch noch explizit auszuweiten, ist keine gute Idee.

Ich bitte Sie darum, den Minderheitsantrag Bertschy und damit den Tourismus in den Bergregionen und in unseren schönen Städten zu unterstützen.

**Glättli** Balthasar (G, ZH): Zuerst: Die grüne Fraktion unterstützt die Minderheit Bertschy. Deren Antrag wurde begründet. Ich muss dem nichts hinzufügen.

Ich möchte jetzt zu den anderen Minderheiten Stellung nehmen. Die Minderheitsanträge Amaudruz wurden vermutlich nicht begründet, weil Frau Amaudruz als Sprecherin der Kommission tätig ist. Zum ersten Minderheitsantrag Amaudruz zu Artikel 73 Absatz 1: Da müssen wir wirklich eine saubere Gesetzgebung machen. Wenn wir schon eine Ausnahme vom Prinzip der Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit machen – was an und für sich, meine ich, ohne eine Verfassungsgrundlage nicht möglich ist –, dann muss diese spezifisch sein. Wir müssen genau bezeichnen, wer unter dieses besondere Steuerdumping-Wahlregime fallen kann und wer nicht.

Wenn wir eine Bestimmung zur Tonnagesteuer auf Seeschiffe beschliessen, die, wie das Frau Amaudruz beantragt, die Formulierung "insbesondere zu folgenden Zwecken" beinhaltet, bedeutet das, dass auch irgendwelche anderen Zwecke, die der Bundesrat oder die Bundesrätin dann noch in der Verordnung vorsieht, möglich sind. Wir erweitern damit den

AB 2022 N 2307 / BO 2022 N 2307

Umfang einer an und für sich schon problematischen Steuerbevorzugung auf eine unbekannte Art und Menge von Fällen. Das entspricht keiner sauberen Gesetzgebung.

Noch zum Antrag der Minderheit Amaudruz zu Artikel 73 Absatz 1 Buchstabe f: Wenn Sie jetzt nicht nur die Errichtung und den Unterhalt von Offshore-Bauwerken, sondern auch in diesem Kontext erbrachte Dienstleistungen dieser Sonderbesteuerungsmöglichkeit unterstellen, dann weiten Sie den Geltungsbereich dieses Gesetzes nochmals massiv aus.

Das Gleiche gilt dann am Schluss auch für den Minderheitsantrag Amaudruz zu Absatz 3 Buchstabe c. Gemäss dem Entwurf des Bundesrates soll der Gewinn aus Nebentätigkeiten an Bord – Nebentätigkeiten an Bord! – in einem bestimmten Umfang auch der Sonderdumpingbesteuerung unterstellt werden können. Ich muss Ihnen sagen: Was eine Nebentätigkeit an Bord am Schluss mit der Tonnage der Container zu tun hat, erschliesst sich mir auch mit grösserer Fantasie nicht. Aber wie auch immer, als Genferin – MSC ist natürlich dort basiert – liegt es Frau Amaudruz nahe, die Bestimmung nochmals auszuweiten. Gemäss ihrem Antrag soll der Gewinn aus irgendwelchen Nebentätigkeiten – nicht nur an Bord, z. B. Shipping and Handling –, die mit dem Schiff im Zusammenhang stehen, auch der Tonnagesteuer unterstellt werden können.

Man kann natürlich sagen: Es ist schon im Grundsatz so falsch, dass es nicht mehr schlimmer werden kann. Bitte, wenn Sie es machen, machen Sie es einigermaßen klar und präzise. Eine Steuerdumping-Gesetzgebung nach dem Motto "Wer hat noch nicht, wer will noch mal?" entspricht jetzt wirklich nicht dem Niveau dieses Parlamentes.

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die FDP-Liberale Fraktion gibt bekannt, dass sie den Antrag der Mehrheit unterstützt, und die SVP-Fraktion teilt mit, dass sie die Anträge der Minderheit Amaudruz unterstützt.

**Maurer** Ueli, Bundesrat: Wir legen hier fest, wer der Tonnagesteuer unterstellt werden kann. Es ist vielleicht doch noch einmal in Erinnerung zu rufen, dass wir hier mit einer Branche arbeiten, die nicht stationär ist wie der Coiffeur mit zwei verschiedenen grossen Spiegeln. Vielmehr sind es Schiffe, die in Dutzende von Ländern fahren. Die Tonnage Tax macht hier Sinn, weil für die betreffenden Firmen planbar wird, wo sie nach welchen Kriterien besteuert werden, nämlich dort, wo ihr Sitz liegt. Wenn Sie hier mit diesem Begriff Klarheit schaffen, leisten Sie viel für die Rechtssicherheit. Denn die Schiffe zirkulieren irgendwo. Es könnten ja auch andere Länder auf die Idee kommen, hier noch eine Steuer zu erheben. Daher macht die Tonnagesteuer in diesem Bereich eben doch entsprechend Sinn, denn es ist dann klar, wo die Steuer anfällt und nach welchen Kriterien



sie anfällt. Sie wird für die betroffenen Unternehmen planbar.

Jetzt zu den Minderheiten: Die Minderheit Amaudruz möchte in Artikel 73 Absatz 1 den Begriff ausdehnen. Wir sind der Meinung, dass die Formulierung, die wir vorsehen, eigentlich Klarheit schafft und dass die Ausweitung der Minderheit Amaudruz mehr Unsicherheiten und wieder Abgrenzungsprobleme schafft. Ich stimme da Herrn Glättli zu. Wir müssen hier in der Gesetzgebung Klarheit darüber schaffen, wer wie unterstellt wird.

Zur Minderheit Bertschy bei Absatz 1 Buchstabe b: Wir sind der Meinung, dass die Präzisierung, die die Mehrheit beantragt, eigentlich grundsätzlich Sinn macht. Wenn wir von Personentransport sprechen, ist es sinnvoll, zu präzisieren, dass wir eben auch von Kreuzfahrtschiffen sprechen. Auch hier gilt wieder das Gleiche, was ich vorhin gesagt habe: Die Kreuzfahrtschiffe fahren auf der ganzen Welt herum. Mit der vorgesehenen Änderung ist klar, an welchem Standort sie aufgrund ihrer Grösse entsprechende Steuern zu bezahlen haben. Hier bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen. Ich denke, das ist eine Präzisierung. Ich empfehle Ihnen, vom Entwurf des Bundesrates abzuweichen und der Mehrheit zu folgen.

Bei Buchstabe f dieses Artikels bitte ich Sie ebenfalls, der Mehrheit zu folgen, weil die Minderheit Amaudruz hier wieder Abgrenzungsschwierigkeiten in der Praxis schafft. Im Sinne der Klarheit würde ich Sie bitten, der Mehrheit zu folgen und hier nicht eine Grauzone zu schaffen, die schwierig abzugrenzen ist.

Bei allen drei Anträgen schaffen wir Klarheit, wenn Sie meinen Empfehlungen folgen.

**Wermuth** Cédric (S, AG): Ich habe eine Frage zu den Auswirkungen des Antrages der Minderheit Bertschy. Etwas ist mir jetzt nach Ihren Erläuterungen nicht ganz klar. Verstehe ich Sie richtig? Der Bundesrat meint in seiner Botschaft auf Seite 29 von 44 bereits selber, die Kreuzfahrt sei eingeschlossen. Wenn wir jetzt der Minderheit Bertschy zustimmen und den Zusatz "einschliesslich Kreuzfahrten" nicht aufnehmen würden, wie würden Sie dann den Willen des Rates interpretieren? Würden dann mit der Minderheit Bertschy die Kreuzfahrten grundsätzlich aus dem Gesetz rausfallen, oder würde sich der Bundesrat auf den Standpunkt stellen, eigentlich gebe es keine materielle Differenz zwischen dem Antrag der Mehrheit und dem Antrag der Minderheit Bertschy?

**Maurer** Ueli, Bundesrat: Gemäss der Begründung von Frau Bertschy würden die Kreuzfahrtschiffe dann rausfallen, weil sie diese nicht integrieren will. Wenn Sie dem Minderheitsantrag Bertschy folgen, dann wären die Kreuzfahrtschiffe nicht mit einbezogen. Gemäss Auslegung in unserer Botschaft wären sie drin. Die Präzisierung sollte erfolgen, indem Sie dem Minderheitsantrag Bertschy nicht folgen.

**Amaudruz** Céline (V, GE), pour la commission: Je vais essayer de rester neutre au maximum, dans la mesure où mes minorités n'ont pas été reprises, mais je les expliquerai de manière neutre en tant que rapporteuse. Quatre minorités ont été déposées à l'article 73 LIFD, et je me permets d'ores et déjà de vous dire que l'argumentation pour la LIFD vaut pour la LHID.

L'article 73 alinéa 1 LIFD, qui correspond à l'article 28a LHID, fait l'objet de la minorité Amaudruz à la phrase introductive. Cette minorité souhaite ajouter le mot "notamment". La majorité de la commission préfère une liste exhaustive, et ce en vertu du principe de légalité, qui préconise que l'objet de l'impôt soit réglé dans la loi. La minorité considère quant à elle qu'on doit rester un peu plus flexible. La commission a rejeté, par 17 voix contre 7 et aucune abstention, la proposition défendue par la minorité.

A l'article 73 alinéa 1 lettre b LIFD, correspondant à l'article 28a alinéa 1 lettre b LHID, il y a la minorité Bertschy. Celle-ci reprend en fait la formulation du projet du Conseil fédéral, à savoir "le transport de personnes". La majorité de la commission souhaite faire figurer "le transport de personnes, incluant les activités de croisières", autrement dit inclure les bateaux de croisière dans la catégorie des navires soumis à la taxe au tonnage. C'est par 14 voix contre 10 et aucune abstention que la commission vous propose de rejeter la proposition défendue par la minorité Bertschy.

A l'article 73 alinéa 1 lettre f LIFD, soit l'article 28a alinéa 1 lettre f LHID, il y a la minorité Amaudruz relative à l'inclusion dans le champ d'application de la taxe au tonnage des services rendus aux installations offshore. La majorité de la commission souhaite s'en tenir à la version du Conseil fédéral, considérant que le texte est suffisant pour rendre la Suisse suffisamment attractive et compétitive par rapport aux autres nations.

La majorité de la commission considère que la proposition de la minorité va au-delà de ce que le secteur lui-même avait demandé jusqu'à présent. Pour la minorité de la commission, la rédaction actuelle du projet de loi limitant l'option à la taxe au tonnage aux navires exploités en vue de "la construction et l'entretien de structures offshore" est trop limitative. En effet, l'exploitation d'installations offshore – plateformes pétrolières, éoliennes, convertisseurs de l'énergie des vagues – nécessite l'intervention de nombreux intervenants utilisant des navires qui, sans strictement transporter des marchandises ou des passagers, effectuent des services indispensables à l'exploitation desdites installations.



C'est par 17 voix contre 7 et aucune abstention que la commission vous propose de vous en tenir à la version du Conseil

AB 2022 N 2308 / BO 2022 N 2308

fédéral et de rejeter la proposition défendue par la minorité Amaudruz.

L'article 73 alinéa 3 lettre c LIFD et l'article 28a alinéa 3 lettre c LHID concernent la définition des activités accessoires soumises à la taxe au tonnage. Selon la minorité Amaudruz, la rédaction actuelle du projet de loi, limitant l'application de la taxe au tonnage au bénéfice provenant des activités accessoires exercées à bord du navire s'il ne dépasse pas 50 pour cent du bénéfice résultant de l'exploitation du navire, est trop limitative. En effet, de nombreuses activités nécessaires à l'opération d'un navire ne sont pas effectuées à bord du navire mais à terre. Il en est ainsi des diverses formalités administratives, de mesures de sécurité ou de l'entreposage temporaire de marchandises. Pour la majorité de la commission, se limiter au bénéfice provenant des activités accessoires exercées à bord du navire est correct, car la taxe au tonnage se fonde sur le bénéfice forfaitisé de l'exploitation des navires.

C'est par 13 voix contre 9 et 2 abstentions que la commission vous propose de vous en tenir à la version du Conseil fédéral et de rejeter la proposition défendue par la minorité Amaudruz.

**Müller Leo (M-E, LU)**, für die Kommission: Bei diesem Artikel haben wir vier Minderheitsanträge zu behandeln. Die Minderheit Amaudruz beantragt, bei Artikel 73 Absatz 1 das Wort "insbesondere" in den Einleitungssatz einzufügen. Die Mehrheit lehnt dies mit folgender Begründung ab: Das Legalitätsprinzip verlangt, dass der Gegenstand der Steuer im Gesetz selbst geregelt wird. Folgerichtig muss in der Auflistung abschliessend festgehalten werden, welche Verwendungszwecke der Tonnagesteuer unterliegen. Dies dient auch der Rechtssicherheit. Eine künftige Ausweitung der Verwendungszwecke der Tonnagesteuer muss politisch hinreichend legitimiert sein und somit auf Gesetzesstufe vorgenommen werden. Deshalb beantragt Ihnen die Kommission mit 17 zu 7 Stimmen bei 0 Enthaltungen, diesen Minderheitsantrag abzulehnen.

Bei Absatz 1 Buchstabe b will die Minderheit Bertschy die Präzisierung, dass die Tonnagesteuer auch für Kreuzfahrten gelten soll, wie es die Mehrheit beantragt, wieder streichen. Die Kommission beschloss diese Präzisierung des Gesetzestextes mit 14 zu 10 Stimmen bei 0 Enthaltungen. Sie haben es vorhin gehört: In der Botschaft wird ausgeführt, dass die Kreuzfahrten ebenfalls dieser Steuer unterstellt werden sollen. Mit der Präzisierung, wie sie die Mehrheit will, wäre das klar. Wenn Sie der Minderheit zustimmen, fällt diese Kategorie von Schiffen aus der Regelung heraus.

Ich komme zu Absatz 1 Buchstabe f: Hier will die Minderheit Amaudruz eine Ausweitung des Regimes der Tonnagesteuer und damit eine liberalere Regelung. Die Verwaltung konnte allerdings nicht aufzeigen, wie gross die praktische Bedeutung dieser Ausdehnung wäre. Die Kommission beantragt Ihnen mit 17 zu 7 Stimmen bei 0 Enthaltungen, der Version des Bundesrates zu folgen.

Dann noch ein Hinweis: Einstimmig beantragt Ihnen die Kommission, bei Absatz 2 von Artikel 73 eine Präzisierung ins Gesetz aufzunehmen.

Dann noch zur letzten Minderheit: Bei Artikel 73 Absatz 3 Buchstabe c beantragt Ihnen die Kommission mit 13 zu 9 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Mehrheit und somit dem Entwurf des Bundesrates zu folgen. Hier will die Minderheit Amaudruz im Wesentlichen zwei Änderungen vornehmen: Erstens soll nicht nur der Gewinn aus Nebentätigkeiten, die an Bord erbracht werden, der Tonnagesteuer unterstellt werden, sondern auch der Gewinn aus Nebentätigkeiten, die ausserhalb der Schiffe, also weg von Bord, erbracht werden. Das wäre die erste Änderung. Die zweite Änderung ist folgende: Bei der Tonnagesteuer sollen nicht, wie es der Bundesrat beantragt, 50 Prozent des Gewinns als Kriterium gelten, sondern 50 Prozent des Umsatzes. Bei der Version des Bundesrates, wonach der Gewinn massgebend ist, knüpft man an die Wertschöpfung an. Sofern das Kriterium des Umsatzes beigezogen würde, würde man vermehrt auf die Wettbewerbsfähigkeit abstellen. Wie bereits erwähnt, beantragt Ihnen die Mehrheit der Kommission, bei der bundesrätlichen Version zu bleiben und hier keine Änderung vorzunehmen.

Im Namen der Kommission bitte ich Sie, überall der Mehrheit zu folgen.

**Badran Jacqueline (S, ZH)**: Lieber Kollege Müller, wir sprechen ja bei dieser Vorlage immer von gleich langen Spiessen. Bundesrat Maurer verwendet diesen Begriff ja inflationär. Zu diesem Minderheitsantrag mit den Kreuzfahrtschiffen: Wenn man an Land ein Hotel betreibt, wird dies ordentlich besteuert. Wenn das Hotel aber auf dem Wasser schwimmt, wird es nach der Tonnagesteuer besteuert. Was genau hat das mit gleich langen Spiessen zu tun? Das wäre ja dann das Gegenteil davon.

**Müller Leo (M-E, LU)**, für die Kommission: Frau Badran, wenn wir von gleich langen Spiessen sprechen, spre-



chen wir nicht von gleich langen Spiessen innerhalb der Branche, sondern wir sprechen international gesehen von gleich langen Spiessen. Sie haben in der Botschaft nachlesen können, dass 21 EU-Mitgliedstaaten diese Steuer haben. Diesbezüglich wollen wir gleich lange Spiesse schaffen. Sie haben auch lesen können, dass in den letzten zwanzig Jahren allein 17 EU-Mitgliedstaaten die Tonnagesteuer eingeführt haben. Wir können jetzt schon sagen: Heute geht es gut. Aber wir haben heute dafür zu sorgen, dass das auch noch in fünf oder zehn Jahren so ist. Es ist unsere Aufgabe, die Wettbewerbsfähigkeit in der Branche aufrechtzuerhalten und weiter zu fördern. Das ist unsere Aufgabe hier.

*Abs. 1 Einleitung – Al. 1 introduction*

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für Ziffer 2 Artikel 28a Absatz 1.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.035/25952)

Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 61 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Abs. 1 Bst. b – Al. 1 let. b*

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für Ziffer 2 Artikel 28a Absatz 1 Buchstabe b.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.035/25953)

Für den Antrag der Mehrheit ... 101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 92 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Abs. 1 Bst. f – Al. 1 let. f*

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für Ziffer 2 Artikel 28a Absatz 1 Buchstabe f.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.035/25954)

Für den Antrag der Mehrheit ... 133 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 60 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Abs. 3 Bst. c – Al. 3 let. c*

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für Ziffer 2 Artikel 28a Absatz 3 Buchstabe c.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.035/25955)

Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 61 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

AB 2022 N 2309 / BO 2022 N 2309



**Ziff. 1 Art. 74**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit I*

(Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Abs. 1*

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.

*Abs. 2*

Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die von der steuerpflichtigen Person betrieben werden.

*Abs. 3*

Massgebender Zeitpunkt für die Erfüllung der Voraussetzung ist der letzte Tag der Steuerperiode.

*Abs. 4*

Der Antrag auf Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist bei der kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer einzureichen.

*Antrag der Minderheit II*

(Ryser, Baumann, Glättli, Michaud Gigon)

*Abs. 1*

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 eingetragen sind.

*Abs. 2*

Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die von der steuerpflichtigen Person betrieben werden.

*Abs. 3*

Massgebender Zeitpunkt für die Erfüllung der Voraussetzung ist der letzte Tag der Steuerperiode.

*Abs. 4*

Der Antrag auf Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist bei der kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer einzureichen.

**Ch. 1 art. 74**

*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité I*

(Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Al. 1*

Un navire de mer ne peut être soumis à la taxe au tonnage que si 60 pour cent au moins du tonnage de la flotte du contribuable qui l'exploite est inscrit dans le registre des navires suisses ou dans le registre des navires d'un Etat membre de l'Espace économique européen.

*Al. 2*

Est considéré comme une flotte l'ensemble des navires exploités par le contribuable.

*Al. 3*

Le moment déterminant pour satisfaire à la condition requise pour l'assujettissement à la taxe est le dernier jour de la période fiscale.

*Al. 4*

La demande d'assujettissement à la taxe doit être déposée auprès de l'administration cantonale compétente en matière d'impôt fédéral direct.



*Proposition de la minorité II*

(Ryser, Baumann, Glättli, Michaud Gigon)

*Al. 1*

Un navire de mer ne peut être soumis à la taxe au tonnage que si 60 pour cent au moins du tonnage de la flotte du contribuable qui l'exploite est inscrit dans le registre des navires suisses.

*Al. 2*

Est considéré comme une flotte l'ensemble des navires exploités par le contribuable.

*Al. 3*

Le moment déterminant pour satisfaire à la condition requise pour l'assujettissement à la taxe est le dernier jour de la période fiscale.

*Al. 4*

La demande d'assujettissement à la taxe doit être déposée auprès de l'administration cantonale compétente en matière d'impôt fédéral direct.

**Badran** Jacqueline (S, ZH): Bei diesem Antrag der Minderheit I geht es um die Flaggenerfordernisse. In der Vernehmlassungsvorlage hiess es, man übernehme die Regelung, die die EU in dieser Frage hat, und damit ein Flaggenerfordernis, wonach 60 Prozent der Tonnage der gesamten Flotte entweder unter Schweizer Flagge oder unter der Flagge eines EWR-Landes fahren müssen; dies deshalb, weil man eigentlich nicht will, dass man de facto Steuersubventionen verteilt und gleichzeitig niedrige Standards, was das Arbeitsrecht, den Umweltschutz, die Haftungsregeln usw. angeht, wie an Dumping-Standorten hat. Man kann den Fünfer und das Weggli nicht gleichzeitig haben.

Wie wir alle wissen, ist die Schifffahrt eine relativ schmutzige Branche, insbesondere was die Arbeitsbedingungen betrifft, aber auch was den Zustand bezüglich Umweltschutz und Haftung angeht. Nun hiess es plötzlich – oh! –, dieses Erfordernis einer Schweizer Flagge bzw. EWR-Flagge sei gar nicht WTO-konform. Was sich mir aber nicht ganz erschliesst, ist, wieso man das nicht bereits im Zuge der Vernehmlassungsvorlage herausgefunden hatte, es dann aber ganz plötzlich, nach einem beispiellosen Lobbying, wie wir es im letzten Jahr in dieser Sache erfahren durften, anders hiess.

Ich bitte Sie also: Folgen Sie meiner Minderheit I, die verlangt, was die EU auch verlangt, nämlich dass 60 Prozent der Tonnage einer Flotte unter Schweizer oder EWR-Flagge fahren müssen, damit höhere Standards gewährleistet sind.

**Ryser** Franziska (G, SG): Was ist das historische Ziel der Sondersteuer? Ihr Ziel ist es, eine Ausflagging in Billigflaggenländer wie Panama, Liberia oder die Marshallinseln zu verhindern. Ihr Ziel ist es, einen Anreiz für die Unternehmen zu schaffen, ihre Schiffe unter Schweizer Flagge zu betreiben und die damit verbundenen Sozial- und Umweltstandards einzuhalten: anständige Arbeitsbedingungen für das Personal an Deck, faire Entlohnung, angemessene Ruhezeiten und eine ausreichende Versorgung mit Lebensmitteln und sauberem Trinkwasser. Dieses Ziel kann mit einem Flaggenerfordernis erreicht werden, also mit der Bedingung, dass sich eine Reederei nur dann für die Tonnage Tax qualifiziert, wenn ein Mindestanteil ihrer Flotte unter Schweizer Flagge fährt.

Über die Hälfte der globalen Seeschifffahrt fährt heute unter Billigflaggen. Wie sieht es in der Schweiz aus? Von den 900 Schiffen, die von in der Schweiz ansässigen Unternehmen betrieben werden, fahren gerade einmal 15 unter Schweizer Flagge. Die Schweiz hat aber ein Interesse daran, möglichst viele Schiffe unter Schweizer Flagge zu halten: erstens, um der Crew auf den Schiffen faire Arbeitsbedingungen zu garantieren; zweitens, um ihren Einfluss in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation zu erhöhen und in Zukunft bei Regeln zu Arbeitsschutz und Umweltstandards mitzuwirken; und drittens, um zu verhindern, dass ihr Steuereinnahmen entgehen. Die gleichen Überlegungen hat auch die EU angestellt. Deshalb besitzen praktisch alle Länder in Europa, die eine Tonnage Tax anwenden, ein Flaggenerfordernis.

Mit der Voraussetzung, dass mindestens 60 Prozent der Tonnage einer Flotte im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen sind, würde sichergestellt, dass die Steuersubventionen zielgerichtet sind – so, wie es der Bundesrat in seiner Vernehmlassungsbotschaft sogar selber vorgeschlagen hatte! Denn ursprünglich hatte er vorgesehen, dass die Sondersteuer nur solchen Firmen zugutekommt, die mindestens

AB 2022 N 2310 / BO 2022 N 2310

60 Prozent ihrer Transportkapazitäten unter Schweizer Flagge oder unter der Flagge eines EWR-Landes betreiben.

Dieser Antrag, wie er jetzt als Minderheitsantrag I (Badran Jacqueline) vorliegt, ist inhaltlich sinnvoll. Die Grü-



nen werden ihn deshalb eventualiter auch unterstützen. Weil die Schweiz aber kein EU-Mitglied ist und kein horizontales Abkommen mit den EU-Ländern oder Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums hat, das den Handel mit Dienstleistungen über verschiedene Sektoren liberalisieren würde, laufen wir Gefahr, die Meistbegünstigungsklausel zu verletzen. Mit einem Flaggenerfordernis für die Schweiz haben wir hingegen eine WTO-konforme Mindestvoraussetzung für die Tonnage Tax. Es ist eine auf die Schweizer Reedereien zugeschnittene Lösung, die effektive Anreize gegen eine Ausflaggung setzt.

Die qualitativen Kriterien, die der Bundesrat vorsieht, sind dafür keine Alternative. Die vier einschlägigen Seefahrtsabkommen sollten zwar soziale Mindeststandards festlegen, ihre Umsetzung bleibt aber oftmals toter Buchstabe. Selbst Länder, die diese Abkommen ratifiziert haben, können deren Umsetzung nicht immer gewährleisten. Beispiele dafür sind Berichterstattungen über Schiffsmatrosen, die Container entsichern und entladen und andere Arbeiten von Hafenarbeitern erledigen müssen, weil die Schiffsbetreiber Geld sparen wollen. Es sind Berichte über Schiffscrews, die tagelang keine frischen Lebensmittel bekommen, weil auf einen tieferen Preis in einem anderen Hafen spekuliert wird, und Berichte über marode Schiffe mit kaputten Radargeräten und fehlenden Seekarten. Da ist Sicherheit an Bord oftmals Glückssache – mit ungutem Ausgang, wenn wegen fehlendem Schiffsunterhalt und mangelnden Sicherheitsvorkehrungen Schiffe sinken und Ölaustritte massivste ökologische Schäden verursachen. Solche Schiffe sollen nicht durch Steuersubventionen gefördert werden. Wenn wir schon eine Sondersteuer gewähren, dann für diejenigen Reedereien, die sich an die internationalen Vereinbarungen und an soziale Mindeststandards halten. Mit einem Flaggenerfordernis für Schweizer Schiffe können wir dies erreichen.

**Maurer Ueli**, Bundesrat: Frau Badran hat darauf hingewiesen, dass sie mit ihrem Antrag zur Vernehmlassungsvorlage zurückgeht. Wir haben bei dieser Vernehmlassung festgestellt, dass unser ursprünglicher Vorschlag etwas gefährlich war. Er wäre für unsere Unternehmen restriktiv. Er wäre nicht ganz klar, weil das EU-Flaggenerfordernis in der Praxis nicht so restriktiv ist, wie es mit Blick auf die EU-Leitlinie zum Seeverkehr und den oberen Benchmark von 60 Prozent erscheinen mag. Die geltenden Praxisfestlegungen in Europa weisen eine beträchtliche Bandbreite auf. Bei gewissen Tonnagesteuer-Regelungen, zum Beispiel der Niederlande oder von Zypern, ist eine latente Verwässerung der Rahmenbedingungen nicht von der Hand zu weisen.

Würde die Ausgestaltung, wie sie die Minderheitsanträge vorschlagen, weiterverfolgt, käme es letztlich auch zu völkerrechtlichen Risiken. Artikel V des Allgemeinen Abkommens über den Handel mit Dienstleistungen ermöglicht es zwar der EU, von der Meistbegünstigungsklausel abzuweichen, das heisst, einem oder mehreren Ländern im Rahmen eines Abkommens zur Liberalisierung des Handels mit Dienstleistungen eine Vorzugsbehandlung zu gewähren. Die Schweiz hingegen hat mit der EU kein horizontales Abkommen zur Liberalisierung des Handels mit Dienstleistungen abgeschlossen. Weil die Meistbegünstigungsklausel keinen Mindestanteil an EU/EWR-Flaggen für die Ausgestaltung der Schweizer Tonnagesteuer zulässt, muss zur Festlegung des Flaggenerfordernisses ein anderer, völkerrechtlich unbescholtener Anknüpfungspunkt gewählt werden. Der Bundesrat hat sich deshalb entschieden, für die Schweizer Tonnagesteuer-Regelung nur jene Flaggen zuzulassen, die alle vier relevanten Seeverkehrsabkommen, die wir in der Botschaft aufgeführt haben, ratifiziert haben. Mit diesen Mindestanforderungen wird eine Schmälerung der Attraktivität der Schweizer Tonnagesteuer vermieden.

Die internationalen Verflechtungen lassen es zu, die Minderheitsanträge abzulehnen und dem Bundesrat zu folgen.

**Birrer-Heimo Prisca** (S, LU): Herr Bundesrat, als Sie die Vernehmlassungsvorlage machten, wussten Sie, dass es kein horizontales Abkommen gibt. Das ist nicht neu. Sie wussten, dass es in der EU unterschiedliche Flaggenerfordernisse gibt. Ist es richtig, dass Sie in der Botschaft dieses Erfordernis fallenliessen, weil die Branche massiv Druck machte? Ist nichts anderes die Begründung?

**Maurer Ueli**, Bundesrat: Ja, es ist schlicht und einfach eine Frage des Wettbewerbsrechts. Wenn Sie schon etwas machen, müssen Sie nachher ja wettbewerbsfähig sein und sich nicht wieder selbst ein Bein stellen. Das hat die Vernehmlassung gezeigt.

**Wermuth Cédric** (S, AG): Herr Bundesrat, Sie geben als Mindestbedingung in Artikel 74 Absatz 1 Buchstabe d das sogenannte Seearbeitsübereinkommen von 2006 vor. Gehen Sie mit mir einig, dass erstens das Seearbeitsübereinkommen in der Praxis höchst zweifelhaft umgesetzt wird und es Länder gibt, die ihren Seemannschaften überhaupt keinen Schutz bieten, und dass zweitens der Schutz der Arbeitnehmenden viel, viel tiefer ist, als wenn sie unter Schweizer oder europäischer Flagge unterwegs wären? Stimmen Sie mir zu, dass wir mit dieser faktisch unehrlichen Bedingung ohne positive Wirkung daher ein Sozialdumping grösseren



Ausmasses in Kauf nehmen?

**Maurer** Ueli, Bundesrat: Ich muss ehrlich sagen, das kann ich nicht beurteilen. Ich bin nicht Fachmann für Seerechtsübereinkommen, gehe aber davon aus, dass unsere Leute das sorgfältig analysiert haben.

**Amaudruz** Céline (V, GE), pour la commission: Nous sommes aux articles 74 LIFD et 28b LHID. Deux propositions de minorité ont été déposées, celle de la minorité I (Badran Jacqueline) et celle de la minorité II (Ryser). Ces deux propositions impliqueraient, comme vous venez de l'entendre, un retour au projet envoyé en consultation en ce qui concerne le champ d'application spécifique de l'exigence de pavillon. Or, pour les raisons qui ont été évoquées à l'instant par le conseiller fédéral Maurer, cela serait contre-productif, mais je les rappelle très brièvement.

Pour le secteur maritime local, ce cadre serait trop restrictif, c'est ce qui ressort à l'unanimité des avis exprimés. L'exigence de l'Union européenne en matière de pavillon n'est pas aussi restrictive en pratique qu'elle pourrait paraître au regard des lignes directrices de l'Union européenne sur le transport maritime et du critère de référence supérieur de 60 pour cent. Si la conception proposée était poursuivie, il en résulterait finalement des risques du point de vue du droit international. Comme vous l'avez entendu, il n'y a pas d'accord horizontal avec l'Union européenne sur la libéralisation du commerce des services.

La minorité I veut éviter des subventions fiscales et veut que des conditions de travail dignes soient garanties. La minorité II a rappelé que ce qui a conduit à ce projet était le fait qu'il fallait éviter des délocalisations et que, pour atteindre les objectifs, il fallait que l'on puisse prévoir un minimum au niveau des navires sous pavillon suisse. Evidemment, les droits des travailleurs ont aussi été une source de motivation pour la minorité II.

A l'article 74 LIFD, lors du premier vote, proposition Badran Jacqueline contre proposition Ryser, c'est par 9 voix contre 5 et 11 abstentions que la proposition défendue par la minorité I l'a emporté. Au deuxième vote, projet du Conseil fédéral contre proposition Badran Jacqueline, c'est par 15 voix contre 10 que la commission a tranché en faveur de la proposition défendue par la majorité de la commission, donc du projet du Conseil fédéral.

**Müller** Leo (M-E, LU), für die Kommission: Bei diesem Artikel geht es vor allem um die Voraussetzungen, damit Schiffe der Tonnagesteuer unterstellt werden können. Insbesondere geht es hier um die Frage des Flaggenerfordernisses. Ich kann Ihnen versichern, dass sich die Kommission intensiv mit dieser Frage befasst hat. Sie hat nämlich nach dem

AB 2022 N 2311 / BO 2022 N 2311

Beschluss, auf das Geschäft einzutreten, weitere Fragen an den Bundesrat gestellt und die Beratungen ausgesetzt, bis die Antworten vorlagen. Die Kommission hat sich eingehend mit den Antworten auseinandergesetzt. Der Bundesrat hatte in seiner Vernehmlassungsvorlage das Konzept vorgesehen, wonach die Unterstellung eines Seeschiffs unter die Tonnagesteuer voraussetzt, dass ein Mindestanteil der Tonnage der Flotte unter Schweizer Flagge oder unter der Flagge eines europäischen Landes fahren müsste. Dieses Konzept hat er gegenüber der Vernehmlassungsvorlage geändert. Gemäss dem jetzt vorliegenden Entwurf des Bundesrates soll nicht das Flaggenerfordernis als ausschlaggebendes Kriterium gelten, sondern es ist massgebend, dass das Land, unter dessen Flagge ein Schiff fährt, die vier maritimen Übereinkommen ratifiziert hat. Es handelt sich um folgende vier Übereinkommen: das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung, das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Fähigkeitsausweisen und den Wachtdienst von Seeleuten sowie das Seearbeitsübereinkommen.

Die Frage des Flaggenerfordernisses wurde in der Kommission wie auch öffentlich intensiv diskutiert. In der Kommission hat sich zumindest für die Mehrheit herausgestellt, dass der Entwurf des Bundesrates zielführender ist.

Wenn das Flaggenerfordernis für die Schweiz und die EU-Länder gelten würde, bestünde das Problem, dass eine solche Regelung WTO-widrig wäre. Die Voraussetzung, dass das Flaggenerfordernis allein auf die Schweiz abstellen soll, wäre eine zu restriktive Regelung; die Vorlage könnte keine Wirkung erzielen. Die Kommission lehnte den Antrag, den jetzt die Minderheit I stellt, mit 15 zu 10 Stimmen bei 0 Enthaltungen ab; den Antrag, der jetzt als Antrag der Minderheit II vorliegt, lehnte sie mit 9 zu 5 Stimmen bei 11 Enthaltungen ab.

Die Mehrheit der WAK-N beantragt Ihnen somit, dem Entwurf des Bundesrates zu folgen. Ich danke Ihnen, wenn Sie diesen unterstützen.





**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmungen gelten auch für Ziffer 2 Artikel 28b.

*Erste Abstimmung – Premier vote*

(namentlich – nominatif; 22.035/25956)

Für den Antrag der Minderheit I ... 79 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 32 Stimmen

(78 Enthaltungen)

*Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

(namentlich – nominatif; 22.035/25957)

Für den Antrag der Mehrheit ... 104 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 84 Stimmen

(2 Enthaltungen)

**Ziff. 1 Art. 75**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

(Glättli, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Abs. 3bis*

Würde bei ordentlicher Besteuerung ein Übergewinn aufgrund ausserordentlicher Umstände resultieren, der das Mittel der letzten fünf Jahre um 20 Prozent übertrifft, so entspricht der steuerbare Reingewinn von Schiffmanagementgesellschaften 35 Prozent des nach Absatz 2 ermittelten Gewinns. Der Bundesrat kann diese Übergewinnbesteuerung senken, wenn der resultierende Übergewinn zu mindestens 50 Prozent in die Dekarbonisierung der Flotte investiert wird. Er legt die notwendigen Anforderungen fest.

*Antrag der Minderheit*

(Wermuth, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser)

*Abs. 4*

Streichen

**Ch. 1 art. 75**

*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité*

(Glättli, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Al. 3bis*

Si, en raison de circonstances extraordinaires, une imposition ordinaire générerait un bénéfice excédentaire dépassant de 20 pour cent la moyenne des cinq dernières années, le bénéfice net imposable des sociétés gestionnaires de navires s'élèverait à 35 pour cent du bénéfice défini à l'alinéa 2. Le Conseil fédéral peut réduire cette imposition des bénéfices excédentaires si les bénéfices excédentaires générés sont investis à hauteur de 50 pour cent au moins dans la décarbonation de la flotte. Il fixe les exigences nécessaires.

*Proposition de la minorité*

(Wermuth, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser)

*Al. 4*

Biffer

**Glättli** Balthasar (G, ZH): Dieser Antrag versucht, die Absurdität dieses Regimes aufzuzeigen. Im Grundsatz wissen wir ja, dass die Tonnage Tax ungerecht ist und dass die Tonnage Tax – wir haben es mehrfach gehört – dazu führt, dass man eben nicht nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit besteuert wird. Wir wissen gleichzeitig, dass genau diese Branchen im Moment aufgrund von Corona und aufgrund des Kriegs massive Übergewinne machen.



Ich habe mit meinem Antrag versucht, innerhalb dieses Systems eine Möglichkeit anzubieten, wie man sagen könnte: Okay, wenn die Übergewinne um 20 Prozent grösser sind als in den letzten fünf Jahren, dann muss die Besteuerung höher sein. Aber wie wir schon in der Kommission diskutiert haben: Das Grundübel bleibt. Das Grundübel bleibt, dass auch diese Übergewinne nicht nach Massgabe des Gewinns besteuert werden, sondern weiterhin nach Massgabe der Tonnage. Sie haben keine Bereitschaft gezeigt, dieses grundsätzliche Prinzip infrage zu stellen.

Ich muss Ihnen sagen, es wäre jetzt eine kosmetische Aktion, wenn wir über diesen Minderheitsantrag abstimmen würden. Nach reiflicher Überlegung habe ich entschieden, ihn zurückzuziehen. Wir sollten hier nicht über kosmetische Dinge sprechen, sondern wir sollten hier darüber sprechen, dass die reichste Person in der Schweiz, dass die am besten florierende Branche in der Schweiz mit diesem Gesetz, so, wie Sie es jetzt beraten haben, zu einer Sonderdumpingsteuer kommen. Dazu werden wir Nein sagen, dazu wird dann hoffentlich auch die Bevölkerung Nein sagen, wenn sie von uns an die Urne eingeladen wird.

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Der Antrag der Minderheit Glättli ist zurückgezogen worden.

**Wermuth Cédric** (S, AG): In unserem Fall, dem Antrag der Minderheit Wermuth zu Artikel 75, geht es um die Reduktion der Steuer um noch einmal 30 Prozent, sofern sogenannte ökologische Anforderungen erfüllt sind. Es wirkt vielleicht im ersten Moment etwas paradox, dass wir Ihnen beantragen, diesen Abschnitt zu streichen. Warum tun wir das? Ganz einfach, weil es reines Greenwashing ist.

Es ist dies aus zwei Gründen: Erstens haben wir versucht, in der Kommission eine Wirkungsabschätzung derjenigen Systeme zu erhalten, die bereits in Kraft sind. Der Bundesrat

#### AB 2022 N 2312 / BO 2022 N 2312

macht sich in der Botschaft die Mühe – eigentlich löblicherweise – zu schauen, welche ökologischen Anreizsysteme es im Rahmen der Tonnage Tax in der Europäischen Union gibt. Er hat mit einem Beispiel ausgeführt, welche Wirkungen das hat. Ich habe die Seite jetzt nicht mehr gefunden, aber beispielsweise das härteste Regime kennt Norwegen. Die Bilanz ist schlicht und ergreifend: Es hat keine Wirkung auf die Flotte. Diese Anreize, so wie sie hier beantragt sind, haben keine Wirkung auf die Ökologisierung der Seeschifffahrt. Dabei wäre dieses Anliegen absolut berechtigt, und es hätte Anträge in der Kommission gegeben, die Bestimmung anders, z. B. mit einem Malus, auszugestalten.

Wir können doch heute bei dieser Branche nicht mehr davon sprechen, dass wir sie belohnen müssen, wenn sie Minimalkriterien der ökologischen Verantwortung einhält. Wir wissen alle, welche Verantwortung die Seeschifffahrt trägt. Es wäre doch selbstverständlich, dass man die ökologische Nachhaltigkeit als Minimalstandard setzt und davon ausgeht, dass sich alle daran halten müssen. Frau Bertschy hat es in ihrer Einführung bereits am Anfang der Verhandlungen erwähnt: Es gibt auch hierzu Schätzungen der Expertinnen und Experten, die davon ausgehen, dass der durchschnittliche Besteuerungssatz von 7 Prozent mit diesem Kriterium für die betroffenen Unternehmen noch einmal auf knapp 6 Prozent oder noch weniger sinken wird, ohne dass wir eine Wirkung haben werden.

Ähnlich, wie es Herr Glättli gerade eben zu seinem Minderheitsantrag ausgeführt hat, schlagen wir Ihnen vor, ehrlich zu sein und zu sagen: In dieser Vorlage geht es ausschliesslich um eine neue Sondersteuerprivilegierung für Reedereien und für Rohstoffhändler. Mit dem Wunsch einer Ökologisierung dieser Branche hat die Vorlage überhaupt nichts zu tun. Auf das vorgesehene Greenwashing können wir wirklich verzichten.

Ich bitte Sie, hier der Minderheit Wermuth zu folgen.

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die FDP-Liberale Fraktion gibt bekannt, dass sie den Antrag der Mehrheit unterstützt.

**Maurer Ueli**, Bundesrat: Zu Absatz 4 und dem Minderheitsantrag Wermuth: Er möchte diesen Artikel streichen, damit der Bund Anreize für einen verbesserten ökologischen Fussabdruck schaffen kann. Wir sind der Meinung, dass der Artikel bleiben soll. Wir sprechen hier von einer Belohnung, also davon, einen Anreiz zu schaffen, um diese Schiffe ökologisch zu verbessern. Ich glaube, daran sollten wir grundsätzlich festhalten, weil es diese Möglichkeit auch in der EU gibt. Einen Anreiz zu schaffen, scheint uns hier das Richtige zu sein. Ich bitte Sie also, Ihrer Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

**Amaudruz Céline** (V, GE), pour la commission: Nous sommes donc à l'article 75. Deux minorités avaient été déposées: la minorité Glättli et la minorité Wermuth. Vous venez de l'entendre, la minorité Glättli a été retirée. Donc, je ne vais pas aborder le fond. Je vais juste dire, pour le Bulletin officiel, que cette proposition avait été



refusée par 15 voix contre 9 et aucune abstention.

J'en viens donc à la minorité Wermuth à l'article 75 alinéa 4 LIFD et à l'article 28c alinéa 4 LHID. L'administration a rappelé dans sa réponse que les régimes de taxation au tonnage de l'Union européenne font l'objet d'un réexamen périodique, soit tous les dix ans, par la Commission européenne si l'Etat membre concerné souhaite continuer à utiliser l'instrument d'incitation. Comme l'utilisation des navires de mer, d'autres paramètres sont soumis à une évolution dynamique. A l'heure actuelle, seule une minorité des Etats membres de l'Union européenne prend en compte des incitations fiscales pour faire respecter des critères écologiques. Pour la majorité de la commission, il serait ainsi faux de supprimer purement et simplement ces paramètres écologiques.

La minorité Wermuth, vous venez de l'entendre, après avoir pris connaissance du rapport du Conseil fédéral, a constaté que ces incitations n'avaient en fait aucun effet au niveau de l'écologie. Selon la minorité Wermuth, on ne peut pas avoir un bonus si on répond à certaines exigences écologiques, mais on devrait plutôt avoir un malus si on ne répond pas à ces exigences écologiques.

C'est donc par 14 voix contre 10 et aucune abstention que la commission vous recommande de refuser la proposition défendue par la minorité Wermuth et de suivre la version du Conseil fédéral.

**Müller Leo** (M-E, LU), für die Kommission: Sie haben es gehört: Der Antrag der Minderheit Glättli zu Artikel 75 Absatz 3bis wurde zurückgezogen und ist somit erledigt. Wir haben noch über den Antrag der Minderheit zu Artikel 75 Absatz 4 zu befinden. In diesem Absatz ist geregelt, dass der steuerbare Reingewinn um maximal 30 Prozent ermässigt wird, wenn das Schiff bestimmte ökologische Anforderungen erfüllt. Die Minderheit Wermuth beantragt Ihnen, Absatz 4 von Artikel 75 zu streichen. Die Mehrheit beantragt Ihnen, diesen Absatz nicht zu streichen. Der Entscheid fiel mit 14 zu 10 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Erlauben Sie mir, in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinzuweisen, dass das Erfordernis gilt, dass ein Schiff von der Tonnagesteuer Gebrauch machen kann, wenn es unter einer Flagge fährt und das entsprechende Land insbesondere auch das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung genehmigt hat. Es gibt hier also Mindestanforderungen, die eingehalten werden müssen.

Das war der letzte Minderheitsantrag, den wir zu beraten hatten. Ich erlaube mir, nochmals auf das Schlussergebnis hinzuweisen: Die WAK unseres Rates beantragt Ihnen, dieser Vorlage zuzustimmen. Der Entscheid in der Gesamtabstimmung fiel mit 14 zu 10 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Ich danke bei dieser Gelegenheit dem Bundesrat, der Verwaltung, dem Kommissionssekretariat und auch den Kommissionsmitgliedern für die offene und faire Diskussion über diese nicht ganz einfache Vorlage.

*Abs. 3bis – Al. 3bis*

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Der Antrag der Minderheit Glättli wurde zurückgezogen.

*Abs. 4 – Al. 4*

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Die Abstimmung gilt auch für Ziffer 2 Artikel 28c Absatz 4.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 22.035/25959)

Für den Antrag der Mehrheit ... 100 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 79 Stimmen

(8 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

**Ziff. 1 Art. 76; 77; Ziff. 2 Art. 8 Abs. 5; 14 Abs. 3; 24 Abs. 1bis; Gliederungstitel vor Art. 28a**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. 1 art. 76; 77; ch. 2 art. 8 al. 5; 14 al. 3; 24 al. 1bis; titre précédant l'art. 28a**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*



**Ziff. 2 Art. 28a**

*Antrag der Mehrheit*

*Abs. 1*

...

b. Personentransport, einschliesslich Kreuzfahrten;

...

*Abs. 2*

... betreibt und in der Schweiz das strategische und kommerzielle Management dieses Schiffes besorgt. Der Bundesrat

AB 2022 N 2313 / BO 2022 N 2313

legt die Bedingungen für den Betrieb eines Schiffes sowie für das strategische und kommerzielle Management in der Schweiz fest.

*Abs. 3, 4*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

(Amaudruz, Aeschi Thomas, Burgherr, Dettling, Friedli Esther, Matter Thomas, Tuena)

*Abs. 1 Einleitung*

... Seeschiffe, die insbesondere zu folgenden Zwecken ...

*Abs. 1 Bst. f*

f. Erbringung von maritimen Dienstleistungen für die Offshore-Industrie;

*Abs. 3 Bst. c*

c. der Gewinn aus Nebentätigkeiten, sofern er einen wesentlichen Zusammenhang mit den Haupttätigkeiten nach Absatz 1 aufweist und höchstens 50 Prozent des nach Handelsrecht ermittelten Umsatzes aus dem Betrieb des Schiffs beträgt.

*Antrag der Minderheit*

(Bertschy, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Abs. 1 Bst. b*

b. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. 2 art. 28a**

*Proposition de la majorité*

*Al. 1*

...

b. le transport de personnes, incluant les activités de croisières;

...

*Al. 2*

... gestionnaire de navires et exerce en Suisse la gestion stratégique et commerciale de ce navire. Le Conseil fédéral définit les conditions relatives à l'exploitation d'un navire et à la gestion stratégique et commerciale en Suisse.

*Al. 3, 4*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité*

(Amaudruz, Aeschi Thomas, Burgherr, Dettling, Friedli Esther, Matter Thomas, Tuena)

*Al. 1 introduction*

... les navires de mer exploités notamment aux fins suivantes:

*Al. 1 let. f*

f. la fourniture de services maritimes à l'industrie offshore;

*Al. 3 let. c*

c. ... accessoires présentant un lien substantiel avec les activités principales définies à l'alinéa 1 et ne dépassant pas 50 pour cent du chiffre d'affaires résultant de ...



*Proposition de la minorité*

(Bertschy, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Al. 1 let. b*

b. Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Über die Anträge der Minderheiten Amaudruz und Bertschy haben wir bei Ziffer 1 Artikel 73 Absatz 1 abgestimmt.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité*

**Ziff. 2 Art. 28b**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit I*

(Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Abs. 1*

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.

*Abs. 2*

Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die von der steuerpflichtigen Person betrieben werden.

*Abs. 3*

Massgebender Zeitpunkt für die Erfüllung der Voraussetzung ist der letzte Tag der Steuerperiode.

*Abs. 4*

Der Antrag auf Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist bei der kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer einzureichen.

*Antrag der Minderheit II*

(Ryser, Baumann, Glättli, Michaud Gigon)

*Abs. 1*

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 eingetragen sind.

*Abs. 2*

Als Flotte gilt die Gesamtheit der Schiffe, die von der steuerpflichtigen Person betrieben werden.

*Abs. 3*

Massgebender Zeitpunkt für die Erfüllung der Voraussetzung ist der letzte Tag der Steuerperiode.

*Abs. 4*

Der Antrag auf Unterstellung unter die Tonnagesteuer ist bei der kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer einzureichen.

**Ch. 2 art. 28b**

*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition de la minorité I*

(Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Al. 1*

Un navire de mer ne peut être soumis à la taxe au tonnage que si 60 pour cent au moins du tonnage de la flotte du contribuable qui l'exploite est inscrit dans le registre des navires suisses ou dans le registre des navires d'un Etat membre de l'Espace économique européen.



Al. 2

Est considéré comme une flotte l'ensemble des navires exploités par le contribuable.

Al. 3

Le moment déterminant pour satisfaire à la condition requise pour l'assujettissement à la taxe est le dernier jour de la période fiscale.

Al. 4

La demande d'assujettissement à la taxe doit être déposée auprès de l'administration cantonale compétente en matière d'impôt fédéral direct.

*Proposition de la minorité II*

(Ryser, Baumann, Glättli, Michaud Gigon)

Al. 1

Un navire de mer ne peut être soumis à la taxe au tonnage que si 60 pour cent au moins du tonnage de la flotte du contribuable qui l'exploite est inscrit dans le registre des navires suisses.

AB 2022 N 2314 / BO 2022 N 2314

Al. 2

Est considéré comme une flotte l'ensemble des navires exploités par le contribuable.

Al. 3

Le moment déterminant pour satisfaire à la condition requise pour l'assujettissement à la taxe est le dernier jour de la période fiscale.

Al. 4

La demande d'assujettissement à la taxe doit être déposée auprès de l'administration cantonale compétente en matière d'impôt fédéral direct.

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Über die Anträge der Minderheiten I (Badran Jacqueline) und II (Ryser) haben wir bei Ziffer 1 Artikel 74 abgestimmt.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité*

**Ziff. 2 Art. 28c**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag der Minderheit*

(Glättli, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Abs. 3bis*

Würde bei ordentlicher Besteuerung ein Übergewinn aufgrund ausserordentlicher Umstände resultieren, der das Mittel der letzten fünf Jahre um 20 Prozent übertrifft, so entspricht der steuerbare Reingewinn von Schiffsmanagementgesellschaften 35 Prozent des nach Absatz 2 ermittelten Gewinns. Der Bundesrat kann diese Übergewinnbesteuerung senken, wenn der resultierende Übergewinn zu mindestens 50 Prozent in die Dekarbonisierung der Flotte investiert wird. Er legt die notwendigen Anforderungen fest.

*Antrag der Minderheit*

(Wermuth, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser)

*Abs. 4*

Streichen

**Ch. 2 art. 28c**

*Proposition de la majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral



*Proposition de la minorité*

(Glättli, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Birrer-Heimo, Michaud Gigon, Ryser, Wermuth)

*Al. 3bis*

Si, en raison de circonstances extraordinaires, une imposition ordinaire générerait un bénéfice excédentaire dépassant de 20 pour cent la moyenne des cinq dernières années, le bénéfice net imposable des sociétés gestionnaires de navires s'élèverait à 35 pour cent du bénéfice défini à l'alinéa 2. Le Conseil fédéral peut réduire cette imposition des bénéfices excédentaires si les bénéfices excédentaires générés sont investis à hauteur de 50 pour cent au moins dans la décarbonation de la flotte. Il fixe les exigences nécessaires.

*Proposition de la minorité*

(Wermuth, Badran Jacqueline, Baumann, Bendahan, Bertschy, Birrer-Heimo, Glättli, Grossen Jürg, Michaud Gigon, Ryser)

*Al. 4*

Biffer

**Präsident** (Candinas Martin, Präsident): Der Antrag der Minderheit Glättli ist zurückgezogen worden. Über den Antrag der Minderheit Wermuth haben wir bei Ziffer 1 Artikel 75 Absatz 4 abgestimmt.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit*

*Adopté selon la proposition de la majorité*

**Ziff. 2 Art. 28d; 28e; 29 Abs. 3; Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. 2 art. 28d; 28e; 29 al. 3; ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 22.035/25960)

Für Annahme des Entwurfes ... 99 Stimmen

Dagegen ... 85 Stimmen

(3 Enthaltungen)