

Reeder hoffen auf Steuerprivilegien

Am Dienstag debattiert der Nationalrat über tiefere Steuern für Reeder. Dies, obwohl das Container-Geschäft seit der Pandemie boomt.

Ann-Kathrin Amstutz

Rang drei in Europa, Rang acht weltweit: Das Binnenland Schweiz gehört zu den bedeutendsten Seefahrtsnationen. Über 900 Schiffe umfasst die Handelsflotte, die von Unternehmen mit Sitz in der Schweiz kontrolliert wird. Hierzulande sind mehr als 60 Reedereien ansässig, vorwiegend in Genf. Darunter ist auch die grösste Container-Reederei der Welt: Mediterranean Shipping Company (MSC). Und deren Geschäft boomt. Laut dem Wirtschaftsmagazin «Bilanz» ist die MSC-Besitzerfamilie Aponte zur sechstreichsten Familie der Schweiz aufgestiegen. Ihr Vermögen soll sich innert Jahresfrist verdoppelt haben – auf geschätzte 20 Milliarden Franken.

Seit der Pandemie verzeichneten Container-Reedereien weltweit rekordhohe Gewinne. Zuletzt wiesen etwa die dänische Maersk und die deutsche Hapag-Lloyd Gewinne in Milliardenhöhe aus. Dies ist umso bemerkenswerter, da die Branche vor der Pandemie kriselte. Selten habe sich die Performance einer gesamten Branche in so kurzer Zeit so radikal verändert, schreibt der US-Schiffahrtsexperte John McCown in seinem Blog auf Linked-in.

Steuerschlupfloch für Rohstoffhändler?

Und genau jetzt, mitten im Container-Boom, plant der Bundesrat Steuererleichterungen für die Reeder. Am Dienstag kommt das Geschäft über die Einführung einer sogenannten Tonnagesteuer für Hochseeschiffe in den Nationalrat.

Mit der neuen Regelung würde sich die Steuerlast der Reedereien künftig nicht am effektiven Gewinn, sondern an der Ladepazität ihrer Schiffe bemessen. Auch die Anzahl jährlicher Betriebstage fliesst in die Rechnung ein. Unter dem Strich, so viel ist klar, resultieren markante Steuererleichterungen. Davon profitieren nicht nur Reeder,

sondern auch Rohstoffhändler. Die beiden Branchen sind eng miteinander verbunden. Viele Rohstoffhändler betreiben selbst Schiffe, meist über Charterverträge gemietet.

Ihnen eröffne die Tonnagesteuer ein Steuerschlupfloch, sagt Dominik Gross, Finanzexperte bei der NGO Alliance Sud: «Es besteht die Gefahr, dass Gewinne aus dem Rohstoffhandel in den Transportbereich verschoben werden.» Damit würden diese Gewinne unter der Tonnagesteuer tiefer besteuert.

Dominik Gross sieht dies auch im Zusammenhang mit der neuen globalen OECD-Mindeststeuer. Demnach müssen grosse Unternehmen künftig mindestens 15 Prozent Unternehmenssteuern bezahlen. Das betrifft auch manche in der Schweiz ansässige Rohstoffhändler. Die Schiffahrtsbranche ist ebenso wie der Rohstoffabbau von der OECD-Mindeststeuer ausgenommen – der Rohstoffhandel aber nicht. So wäre eine Umverteilung für die Rohstoffhändler lukrativ – umso

mehr noch mit der Tonnagesteuer, befürchten Kritiker.

Auch der Bundesrat schreibt in der Botschaft, die neue Regelung könnte den «bedeutsamen Rohstoffsektor in der Schweiz stärken». Zwar fehle es an verlässlichen Zahlen, wie sich die Tonnagesteuer finanziell auswirke. Die Mindereinnahmen dürften aber gering ausfallen – dank der «zu erwartenden posi-

tiven Effekte auf den Wirtschaftsstandort Schweiz».

Die Schweiz müsse «im internationalen Wettbewerb um die Gunst der Schiffahrtsunternehmen» mithalten können, schreibt der Bundesrat weiter. Fast alle prominenten Seefahrtsnationen und 21 EU-Länder kennen eine Tonnagesteuer. Im bundesrätlichen Text schwingt mit: Wenn die Schweiz nicht

mitzieht, wandern die Reedereien ins Ausland ab.

Das ist genau die Argumentationslinie des Verbandes der Schweizer Reeder. Wie die Swiss Shipowners Association auf Anfrage von CH Media festhält, sei die Steuer essenziell für die Branche in der Schweiz. Die Betreiber «leiden unter der starken Konkurrenz» aus der EU und Asien, welche von der Tonnagesteuer und «erheblichen staatlichen Beihilfen» profitierten. Daran ändere auch der kurzfristige Boom der Containerbranche nichts. Die Rekordgewinne der Pandemiejahre seien eine «Anomalie». Der Schiffahrtsmarkt sei «extrem volatil». Bereits für 2023 rechne man mit deutlich reduzierten Gewinnen.

Der Verband zeichnet das Bild einer Branche, deren Existenz bedroht ist. Dies ist zentral in der Beurteilung, ob die Tonnagesteuer überhaupt verfassungskonform ist. Denn in der Schweiz gilt der Grundsatz, dass sich die Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit richtet. Ausnahmen

sind nur erlaubt, wenn die Existenz einer Branche in Gefahr ist.

Dass dies bei der Schiffahrt in der Schweiz der Fall ist, bezweifelt Dominik Gross von Alliance Sud. Sogar vor den exorbitanten Pandemiegewinnen sei die Branche hierzulande nicht bedroht gewesen: «Grosse Reedereien wie die MSC sind in der Schweiz längst fest etabliert. Von den Rohstoffhändlern ganz zu schweigen», sagt Gross.

Der Sinneswandel im Bundesrat

Die Tonnagesteuer stand schon im Zuge der Unternehmenssteuerreform III (USR III) zur Diskussion. 2014 hatte der Genfer CVP-Nationalrat Guillaume Barazzone per Motion angeregt, eine Tonnagesteuer einzuführen. Der Bundesrat prüfte eine Einbindung in das USR-III-Paket, doch wegen verfassungsrechtlicher Bedenken liess er am Schluss die Finger davon.

Die aktuelle Vorlage geht zurück auf einen Auftrag des Parlaments aus dem Jahr 2016. Der Bundesrat sollte die Tonnagesteuer nochmals auf ihre Verfassungskonformität überprüfen und die Bestimmungen überarbeiten. In der Vernehmlassung stiess das Vorhaben laut dem Bund «insgesamt auf positive Resonanz».

Der Tenor aus wirtschaftsnahen Kreisen, dem sich nun auch der Bundesrat anschliesst, lautet: Die Bevorzugung der Schiffahrtsbranche gegenüber anderen Branchen sei gerechtfertigt. Die Reform betreffe einen kleinen Sektor, doch für diesen sei sie sehr bedeutend – wegen des ausgeprägten Standortwettbewerbs und weil die Tonnagesteuer international weit verbreitet ist.

Nun kommt die Vorlage ins Parlament. Zuerst ist der Nationalrat am Zug. Es zeichnet sich eine heisse Debatte ab: In der Vernehmlassung unterstützten die bürgerlichen Parteien von Mitte bis SVP die Reform. GLP, SP und Grüne lehnen die Tonnagesteuer ab.

Top Ten der Seefahrtsnationen

1	Griechenland	188,1
2	China	141,8
3	Singapur	131,5
4	Japan	117,2
5	Hong Kong	68,0
6	Dänemark	64,1
7	Südkorea	62,8
8	Schweiz	60,1
9	USA	59,4
10	Deutschland	58,1

Quelle: Danish Shipping / Grafik: mop



Mit der Mediterranean Shipping Company (MSC) hat die grösste Container-Reederei der Welt ihren Sitz in der Schweiz.

Bild: Keystone

ANZEIGE

Finden Sie für 30 Franken einen Anhänger für Ihr Auto.

Mit einer Kleinanzeige im Fahrzeugmarkt, Rubrik «Autos».