



Procédure de consultation  
FER No 16-2021

Personne responsable:  
Mme C. Lance Pasquier

Date de réponse:  
31.05.2021

### **Loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer (Loi sur la taxe au tonnage)**

En préambule, nous relevons l'importance de la navigation maritime pour l'économie mondiale. Une immense majorité des marchandises sont transportées au moins une fois par voie maritime, que ce soient les matières premières ou les biens de consommation. En Suisse aussi, le commerce présente une dépendance significative au transport maritime. L'économie suisse est dès lors tributaire de systèmes logistiques et de transport fiables, justifiant la présence d'une industrie maritime forte. La Suisse est une puissance maritime de premier plan, malgré sa situation géographique. Outre la flotte suisse de haute mer, la Suisse abrite de nombreuses entreprises de navigation maritime actives au niveau international. Le développement de ce secteur a un impact considérable sur l'ensemble de l'économie. Il a permis la création d'un véritable cluster maritime qui englobe notamment sociétés de trading, banques, compagnies d'assurance, industrie des machines et équipements électriques ou encore sociétés de contrôle de qualité.

Les grandes nations maritimes ont mis en place des régimes fiscaux spécifiques au secteur maritime et la concurrence européenne et mondiale s'accroît depuis plusieurs années. La Suisse doit donc chercher sans cesse à se repositionner face aux autres places économiques. Les entreprises de navigation maritime suisses, qui bénéficiaient de régimes spéciaux au niveau cantonal, sont imposées au régime ordinaire depuis l'entrée en vigueur de la réforme fiscale et de financement de l'AVS. Il serait dès lors regrettable de se priver d'une mesure qui a fait ses preuves et qui est largement utilisée aux niveaux européen et international. Une majorité des Etats membres de l'Union européenne (UE) applique cette forme de taxation du transport maritime qui est pratiquée depuis longtemps en Europe, puisque la Grèce l'a introduite dans les années cinquante déjà. La Suède, le Portugal ou l'Estonie par exemple l'ont récemment introduite. L'UE considère cette mesure comme un instrument clef pour renforcer sa compétitivité, maintenir le savoir-faire et empêcher les délocalisations vers des pays à faible fiscalité en dehors du marché intérieur européen. La Suisse est donc la seule puissance maritime dont le droit fiscal ne prévoit aucune réglementation particulière pour la navigation maritime. En supprimant un désavantage concurrentiel dans le domaine du transport de marchandises et de personnes, l'introduction d'une taxe au tonnage aboutirait à la création d'un marché équitable (level playing field) avec les autres Etats concernés. Elle constitue une mesure ciblée pour permettre au secteur de rester compétitif et empêcher le transfert de ces activités vers d'autres territoires. Elle permettrait d'attirer des entreprises de navigation maritime qui, par nature, sont extrêmement mobiles. Cela offrirait une opportunité unique de renforcer l'attrait de la Suisse, et de l'arc lémanique en particulier, en tant que centre d'affaires international pour les activités maritimes.

Cette méthode alternative de calcul de l'impôt sur le bénéfice permet d'accroître la prévisibilité de la charge fiscale pour les entreprises maritimes. En effet, les entreprises qui optent pour ce régime d'imposition voient leur taxation simplifiée, cette dernière reposant sur une mesure concrète et déterminable à l'avance. L'assujettissement est volontaire, limité à chaque navire individuellement et pour une durée de dix ans. Une nouvelle demande d'assujettissement à la taxe au tonnage ne peut survenir que 6 ans après la fin du régime si le contribuable revient à une taxation ordinaire avant la période de dix ans. Les possibilités de planification fiscale sont ainsi limitées.

Les Etats qui pratiquent ce mode d'imposition bénéficient du fait que les revenus fiscaux ne sont pas soumis aux aléas conjoncturels. Il est impossible de reporter des pertes éventuelles liées à l'exploitation d'un navire. La taxe au tonnage est donc un système de taxation simple, que cela soit au niveau de l'application par le contribuable ou de l'administration.

Le rapport précise qu'une estimation des conséquences financières de l'introduction de la taxe au tonnage s'avère difficile. Au vu de l'expérience d'autres pays, nous pouvons partir du postulat que l'introduction de la taxe au tonnage aura un effet positif sur la place économique suisse, sur l'emploi et finalement sur les recettes fiscales à moyen et long terme.

Un élément clef de toute réforme fiscale est naturellement qu'elle doit mettre en œuvre des conditions fiscales qui soient acceptées au plan international. L'OCDE a admis que, dans leur principe, les régimes de taxes au tonnage appliqués dans de nombreux Etats ne constituaient pas des pratiques fiscales dommageables. Comme le relève le rapport, le champ d'application de la taxe au tonnage prévue par la Suisse doit être en conformité avec les règles en vigueur au sein de l'UE concernant les régimes de taxation au tonnage. Cet élément est effectivement impératif.

Nous soutenons dès lors le principe de l'introduction d'une taxe au tonnage. Le projet présenté par le Conseil fédéral répond à la demande parlementaire déposée durant la session d'été 2016, suite aux débats menés dans le cadre de la troisième réforme de l'imposition des entreprises. Notre Fédération avait, à ce moment déjà, manifesté son soutien à une telle taxe.

Nous souhaitons toutefois exprimer une réserve technique sur deux points. Nous saluons le lien avec un pavillon, en tant que condition posée par les orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime. Mais l'application d'une part minimale de 60% de pavillon suisse ou européen semble excessive. Il est nécessaire de s'en tenir aux orientations communautaires, limitant l'obligation des compagnies de navigation maritime optant pour la taxe au tonnage à maintenir un taux de référence et à l'augmenter, le taux de 60% constituant un seuil au-delà duquel la société est exonérée de l'obligation de maintien ou d'augmentation.

Nous estimons par ailleurs que ce projet devrait être une occasion de donner un signal fort en matière d'impact environnemental du transport maritime. Cela correspondrait aux engagements internationaux de la Suisse en matière de protection de l'environnement et du climat. Le projet prévoit que l'utilisation de navires de mer plus respectueux de l'environnement doit s'accompagner d'une taxe au tonnage plus faible. Nous soutenons l'élargissement des critères environnementaux conduisant à une modulation de la base de la taxe au tonnage. Il n'est pas suffisant de considérer uniquement le fait que le système de propulsion du navire réponde à certaines exigences écologiques et notamment qu'il émette peu de polluants atmosphériques. Il est nécessaire de prendre en compte des facteurs supplémentaires comme par exemple la gestion des déchets, le traitement des eaux usées ou la réduction du bruit.