

Département de l'économie, de l'innovation et
du sport (DEIS)
Monsieur Julien Varidel
Secrétariat général
Rue Caroline 11
1014 Lausanne

Lausanne, le 13 avril 2021

Consultation : Loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de l'avant-projet de loi mis en consultation et prévoyant l'introduction de la taxe au tonnage applicable aux navires des mers. C'est avec plaisir que nous vous faisons part de notre position.

Contexte général

La Suisse dispose d'une flotte de haute mer et accueille aussi des entreprises de navigation maritime actives au niveau international. L'Association suisse du négoce de matières premières et du transport maritime (*Swiss Trading and Shipping Association, STSA*) compte plus de 60 compagnies qui détiennent au total quelque 900 navires. Les principales entreprises se trouvent dans les cantons de Genève, Zoug et Tessin.

La Suisse est une des nations leader dans le secteur du commerce de négoce qui possèdent ce type de bateau. C'est un secteur important dans notre économie qui représente environ 10'000 emplois.

L'implantation d'entreprises du négoce favorise diverses innovations technologiques, notamment dans la finance. Les innovations technologiques et l'expertise qui se développent au sein des fintechs, sont essentielles car notre compétitivité en dépend. En effet, le négoce s'appuie encore aujourd'hui sur une documentation complexe et variée et requiert la connectivité entre de multiples intervenants (transport, financement bancaire, inspection et certification).

Droit en vigueur

Le droit fiscal en vigueur ne prévoit aucune réglementation fiscale particulière pour la navigation maritime. L'entrée en vigueur de la loi fédérale du 28 septembre 2018 relative à la réforme fiscale et au financement de l'AVS (RFFA) a aboli *de facto* les régimes fiscaux cantonaux dès le 1er janvier 2020. Les entreprises de navigation maritime bénéficiant jusque-là de régimes spéciaux au niveau cantonal sont depuis lors imposées de manière ordinaire. Dans la mesure où les cantons ont réduit leur taux d'impôt applicable aux bénéficiaires dans le cadre de la RFFA, les entreprises actives dans le domaine de la navigation maritime ont également pu en profiter.

L'Union européenne (UE) s'engage depuis de nombreuses années pour contrer le transfert de pavillon des navires communautaires vers des territoires *offshore*. À cette fin, la Commission européenne a adopté déjà en 1989 des orientations fixant les exigences à remplir par les États membres pour *accorder des aides* au secteur du transport maritime. Concrètement elle n'offre les aides que si le pays perçoit une taxe au tonnage.

De son côté, la Suisse n'offre cependant plus d'aide directe au commerce maritime.

Modification prévue

Introduction d'un nouveau système de calcul de l'impôt

Le Conseil fédéral souhaite rester concurrentiel en s'inspirant des dispositions européennes et créer des conditions générales favorables à la compétitivité du secteur suisse des matières premières.

L'introduction d'une taxe au tonnage en Suisse constitue un moyen ciblé de *rivaliser à armes égales* à la concurrence internationale pour attirer les entreprises de navigation maritime qui, par nature, sont extrêmement mobiles. À cet effet, la Suisse s'appuie dans cet avant-projet sur les régimes de taxation au tonnage existant au sein de l'UE.

Sur le plan conceptuel, la taxe au tonnage constitue une méthode alternative de calcul de l'impôt sur le bénéfice. S'inscrivant dans le système de l'imposition du bénéfice, elle serait introduite au niveau des trois collectivités territoriales (Confédération, cantons et communes).

Dans cet avant-projet, le calcul du bénéfice repose sur la *jauge nette* (volume de fret du navire) multipliée de manière forfaitaire par un barème échelonné. Le résultat obtenu est à son tour multiplié par le nombre de jours d'exploitation. L'éventuel bénéfice net imposable ainsi calculé est ajouté au reste du bénéfice net imposable et imposé au taux ordinaire de l'impôt sur le bénéfice. Ainsi, l'impôt dû n'est pas calculé en fonction du bénéfice effectivement réalisé, mais en fonction du volume de fret de chaque navire de mer. Pour les entreprises rentables, la taxe au tonnage entraîne une charge fiscale comparativement faible.

L'assujettissement à la taxe au tonnage est *volontaire*. L'option est exercée pour chaque navire individuellement et, le cas échéant, pour une durée de dix ans. À l'échéance de cette période, le contribuable peut demander à renouveler son assujettissement à la taxe au tonnage; à défaut, le bénéfice net imposable est à nouveau soumis au calcul ordinaire. Si une entreprise change de système avant l'échéance de la période de dix ans (p. ex. en raison de pertes d'exploitation subies ou de perspectives économiques moroses), elle devra alors attendre un délai de six ans avant de pouvoir déposer une nouvelle demande d'assujettissement à la taxe au tonnage. Les pertes éventuelles liées à l'exploitation d'un navire subies pendant l'assujettissement à la taxe au tonnage ne peuvent pas être reportées. Ces mesures visent à limiter les *possibilités de planification fiscale*.

Application

Le transport maritime de personnes et de marchandises constitue l'une des principales activités tombant sous le coup de la taxe au tonnage. L'exploitation de navires de mer comprend pour l'essentiel *l'exécution de tâches incombant à l'armateur* (p. ex. transport de marchandises ou de passagers), *l'affrètement* (exécution des mandats de transport sur mer) et la *location* (location de navires de mer avec armement et personnel navigant). La taxe au tonnage porte également sur la totalité des rendements provenant de la possession et de la vente de navires. Il convient de distinguer ces activités notamment **du bénéfice net tiré d'une activité de négoce ou de la détention d'immeubles, lequel entre dans le calcul ordinaire du bénéfice net et n'est pas soumis à la taxe au tonnage**. Étendre le champ d'application de la taxe au tonnage au rendement des activités de négoce, notamment du *négoce de matières premières*, ne serait pas accepté sur le plan international, d'une part, et entraînerait une diminution importante des recettes des collectivités publiques, d'autre part.

Un armateur domicilié en Suisse ne peut être soumis à la taxe au tonnage que si une part minimale de 60 % du tonnage de sa flotte de navires navigue sous le pavillon de la Suisse ou sous le pavillon des États membres de l'UE ou de l'EEE. Cela permet d'éviter qu'une trop grande part de la flotte navigue sous des pavillons dits «offshore», où des normes environnementales et sociales moins strictes s'appliquent. Le régime suisse de taxation au tonnage est donc compatible avec les exigences applicables dans l'UE.

Aspect écologique du nouveau système

A l'image des normes européennes, le projet prévoit que, selon la performance écologique du navire concerné, une réduction de la base de calcul du bénéfice est déterminée en fonction du tonnage. Plus un navire est respectueux de l'environnement, plus la réduction du bénéfice net imposable est importante. Les calculs se font sur la base des productions d'émissions CO2 et de certifications.

Conséquences financières

Au vu du petit nombre d'entreprises potentiellement éligibles à l'application de la mesure, les conséquences économiques escomptées sont plutôt faibles.

L'introduction de la taxe au tonnage dans le droit fiscal suisse constitue cependant un moyen ciblé de *rivaliser à armes égales avec la concurrence internationale pour attirer les entreprises extrêmement mobiles de navigation maritime*, et d'assurer ainsi l'attractivité de la place économique suisse. Les navires étant, dans le secteur maritime, le capital le plus important, il est facile de délocaliser l'activité commerciale vers une autre place économique.

Position de la Swiss Shipowners Association

Aujourd'hui, selon les armateurs, la taxe au tonnage est devenue urgente. La Swiss Shipowners Association souhaite l'introduction de cette taxe. « Il y va de la compétitivité du secteur maritime qui souffre énormément, encore plus avec la crise du Covid », affirme Olivier Straub, secrétaire de l'Association des armateurs suisses basée à Genève.

Appréciation

L'analyse de cette taxe nous amène à voir qu'elle présente de nombreux points positifs.

Tout d'abord, elle est clairement voulue par les sociétés concernées.

Elle a l'avantage d'être compatible et fondée sur les mêmes principes que ceux du droit européen. Présentée comme une alternative, au libre choix de l'entreprise, elle peut potentiellement alléger l'impôt de la société maritime suisse. Elle offre ainsi une attraction pour les entreprises maritimes dans notre pays. Elle assure ainsi le maintien, voire l'installation de nouvelles entreprises de transports maritimes en Suisse, avec à la clé de nouveaux emplois. C'est un avantage économique pour notre pays.

Sur le plan écologique, elle a par ailleurs l'avantage de présenter des incitations liées à la décarbonation de l'air et l'abaissement du taux de pollution des gros bateaux de transport, dans la mesure, où pour être choisie par l'entreprise, celle-ci doit offrir des garanties et des certifications liées à l'émission de CO2. Dans le contexte climatique, qui a largement démontré la pollution générée par les cargos de transport maritime, cette mesure constitue un progrès.

Voulue par les milieux concernés, la taxe a pour avantage d'améliorer la compétitivité de la place financière suisse dans ce secteur d'activité favorisant ainsi la prospérité économique de la Suisse, en particulier dans la région Valdo-genevoise.

Conclusion

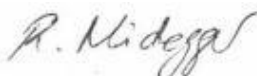
Considérant ces éléments, la CVCI conclut au soutien sans réserve de cet avant-projet favorable à notre économie.

Tout en vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie



Lydia Masmejan
Responsable fiscalité



Romaine Nidegger
Responsable de dossiers politiques