

Monsieur le Conseiller fédéral
Ueli Maurer
Département fédéral des finances
3003 Berne

Par courrier électronique :
vernehmlassungen@estv.admin.ch

Paudex, le 11 mai 2021
JHB/NAS

Loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer : réponse à la consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions de nous avoir consultés et avons pris connaissance de l'objet cité sous rubrique. Vous trouverez ci-dessous nos remarques et commentaires.

1. Remarques générales

Bien que sans accès direct à la mer, la Suisse - et plus particulièrement ses entreprises - est un acteur non négligeable du transport maritime. Ainsi plus de 60 sociétés domiciliées dans notre pays sont actives dans ce domaine, qu'il s'agisse de fret maritime, de transport de passagers (croisières) ou d'autres activités maritimes. Environ 900 navires sont détenus par ces sociétés. Sur le plan du tonnage, notre pays occupe la 11^{ème} place sur le plan mondial et la 5^{ème} en Europe. Ces éléments démontrent, si cela était nécessaire, que la branche présente une importance économique pour notre pays, outre les éléments liés à la politique d'approvisionnement.

Nous attachons une importance particulière aux conditions-cadres dans lesquelles le monde économique est appelé à évoluer. Les entreprises sont mobiles - particulièrement dans le domaine maritime - et les décisions de domiciliation ont des effets significatifs sur l'emploi. Pour un pays comme la Suisse, en concurrence avec nombre de pays développés, des conditions attractives sont de rigueur pour maintenir, voire développer son tissu économique et ainsi créer richesse et emplois. Si elles ne sont pas toujours déterminantes, les conditions fiscales sont importantes, tout particulièrement lorsque nos concurrents développent des systèmes fiscaux plus avantageux que celui que nous connaissons.

La taxe au tonnage pour les navires de mer n'est pas à proprement parler une nouveauté, puisqu'elle est connue depuis plus de soixante ans à l'étranger. Elle a toutefois suscité un regain d'intérêt depuis une vingtaine d'années, au point que 21 Etats membres de l'Union européenne (UE) l'ont adoptée, ainsi que des pays comme les Etats-Unis, la Corée du Sud, le Japon ou la Chine. Au vu de cette popularité croissante, l'importance de son introduction dans le système fiscal suisse prend une importance particulière pour nous permettre de rivaliser à armes égales avec la concurrence internationale.

Pour ces motifs, nous entrons volontiers en matière sur la mise en place d'une taxe au tonnage dans le droit fiscal suisse.

2. Remarques particulières

2.1 Le système retenu

En tant que mode de fiscalisation particulière de l'impôt sur le bénéfice relatif à l'exploitation des navires de mer, les critères retenus, notamment la jauge nette et le champ d'application (transport de marchandises ou de passagers, affrètement au voyage ou au temps et location, à l'exception des activités de négoce ou liées à un affrètement coque nue) peuvent être suivis. La dégressivité de la taxe en fonction du tonnage selon un barème précis – applicable tant dans la LIFD que dans LHID – peut aussi être accueillie favorablement. Nous relevons à cet égard que le barème proposé correspond à la moyenne des taxes au tonnage appliquées dans l'Union européenne. Il conviendra de ne pas aller au-delà dans le projet définitif qui sera soumis aux Chambres, plusieurs pays connaissant des échelles plus avantageuses.

2.2 Les exigences écologiques

Le projet prévoit une incitation fiscale au respect d'exigences écologiques, en ce sens qu'un rabais sur la taxe au tonnage, au maximum de 20%, serait accordé lorsqu'un système de propulsion respectueux de l'environnement est installé sur le navire. On sait que la question des émissions de dioxydes de soufre provenant des moteurs marins – utilisant souvent du carburant de piètre qualité – fait l'objet de débats et que des règles progressivement plus exigeantes sont mises en place sur le plan international, et ce bien que la part du transport maritime aux émissions de CO₂ reste contenue, puisque légèrement inférieure à 3%. Dès lors, l'outil de l'incitation fiscale paraît adapté pour contribuer à la réduction des émissions et nous pouvons y souscrire. Il conviendra cependant que, les dispositions précises de l'octroi du rabais fiscal n'étant qu'esquissées dans le rapport de consultation, d'une part les critères autorisant un rabais soient les plus pratiques possibles tout en demeurant concrètement réalisables, d'autre part que l'échelonnement prévu en fonction de critères écologiques récompense déjà des comportements vertueux, même s'ils ne constituent pas le summum des mesures possibles. Nous relevons dans ce cadre que la Norvège octroie un rabais maximum de 25% pour les meilleurs comportements et considérons que ce taux pourrait avantageusement être repris dans notre future législation.

2.3 La compatibilité sur le plan international

En incorporant dans le droit suisse la plupart des éléments déjà connus de la taxe au tonnage sur le plan international, notamment au sein de l'UE, on minimise les risques. Ainsi, nous relevons avec satisfaction que ce dispositif ne serait pas en contradiction avec les normes touchant les aides d'Etat, qui sont certes en principe interdites dans l'UE mais peuvent faire l'objet d'une approbation par la Commission (comme de nombreuses autres aides d'Etat par ailleurs). Au demeurant, la perception de l'UE de la taxe au tonnage – un instrument destiné à promouvoir le secteur maritime (...) pour garantir la compétitivité de la navigation maritime européenne sur le plan mondial, maintenir le savoir-faire et les emplois dans ce secteur et empêcher les délocalisations – peut parfaitement être reprise dans notre pays. Nous relevons aussi que la taxe au tonnage a été considérée comme respectant les règles de l'UE et de l'OCDE en matière d'optimisation fiscale.

2.4 La compatibilité avec l'ordre constitutionnel

Nous partageons la position défendue par le prof. Xavier Oberson quant à l'admissibilité de la taxe au tonnage. Nous ne pouvons en effet nous rallier aux considérations défendues par le prof. Robert Danon, notamment lorsqu'il considère que les principes de l'égalité en matière d'imposition et de l'imposition selon la capacité économique seraient violés et que la taxe au tonnage serait problématique du point de vue de l'égalité de traitement entre les secteurs de transport.

En effet, la taxe au tonnage serait inconcevable pour fiscaliser une compagnie aérienne ou une entreprise de transports routiers. Prétendre à une égalité de traitement suppose aussi que les éléments fondant l'imposition soient comparables. Il n'existe ainsi pas à nos yeux d'équivalence entre un transport terrestre, un transport aérien et un transport maritime qui tous obéissent à leurs propres spécificités. Nous relevons ainsi qu'aucun pays de l'UE n'a instauré de taxe au tonnage pour le trafic aérien.

Nous pouvons en conséquence nous rallier à la position défendue dans le rapport, pour les raisons ci-dessus et pour tenir compte des intérêts en jeu pour la place économique suisse qui doit bénéficier autant que possible de conditions à même de garantir sa compétitivité. L'introduction de la taxe au tonnage permet à notre pays de bénéficier de conditions comparables à celles de ses concurrents européens, ce d'autant plus que les règles applicables sont très proches de celles communément admises dans l'UE.

3. Conclusions

Nous soutenons l'introduction d'une taxe au tonnage pour les navires de mer au sens du projet présenté. Nous insistons cependant pour que le barème de calcul de la taxe en fonction du tonnage, tel que présenté, ne soit pas revu à la hausse. Cela aurait pour effet de compromettre l'objectif premier de la législation, qui doit permettre à la place économique suisse de regagner en compétitivité. En outre, nous plaidons pour que les critères qui seront déterminés pour l'octroi du rabais écologique soient clairs, pragmatiques et réalisables ainsi que pour un échelonnement du rabais pouvant aller au maximum à 25%. Cette incitation fiscale écologique devrait débiter dès les premières mesures d'amélioration prises par le contribuable.

Nous vous remercions de l'attention que vous aurez prêtée à nos lignes et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal



Jean-Hugues Busslinger