



24 février 2022

Procédure de consultation concernant la loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer

Rapport sur les résultats de la consultation

Condensé

Au total, 55 avis ont été déposés dans le cadre de la consultation.

Position de principe sur l'introduction en Suisse d'une taxe au tonnage:

Approbation:

Cantons: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, ZG, ZH et CDF (19)

Partis politiques: Le Centre, PLR et UDC (3)

Organisations et associations: ATE, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, CP, CSI, economiesuisse, EXPERTsuisse, FER, Gearbulk Holding AG, Greenpeace, Handelskammer beider Basel, IFCHOR, Initiative des Alpes, MME, MSC, Nautilus International, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Holdings, Swiss Shipowners Association, usam, ZSV et Zürcher Handelskammer (27)

Développement:

- L'introduction d'une taxe au tonnage permet aux entreprises de navigation maritime domiciliées en Suisse de lutter à armes égales avec la concurrence internationale et renforce ainsi l'attractivité de la place économique suisse.
- La taxe au tonnage complète les mesures introduites avec la RFFA afin de préserver l'attrait de la Suisse pour les entreprises mobiles actives sur le plan international.
- L'introduction d'une taxe au tonnage paraît justifiée au regard du droit constitutionnel, compte tenu des intérêts en jeu pour la Suisse en tant que place économique et fiscale.
- La taxe au tonnage doit également être saluée en ce sens qu'elle avantage fiscalement les navires plus performants sur le plan écologique. En outre, son principe de fonctionnement se rapproche davantage de celui du pollueur-payeur: quiconque transporte plus de marchandises paie davantage.

Rejet:

Cantons: AI (1)

Partis politiques: PS et Verts (2)

Organisations et associations: Alliance Sud, Public Eye et USS (3)

Développement:

- La taxe au tonnage spécifiquement conçue pour la navigation maritime viole les principes de l'égalité de traitement, et donc de l'imposition selon la capacité économique. Les objections liées au droit constitutionnel restent d'actualité et il convient de ne pas les ignorer.
- À côté des objections de principe liées au droit constitutionnel, il faut penser à l'effet de signal qu'une telle dérogation est susceptible d'avoir pour l'avenir et pour d'autres branches d'activité.
- La taxe au tonnage équivaut à un calcul forfaitaire de l'impôt et aboutit de fait à une imposition nulle. En effet, des taux d'imposition des bénéficiaires d'un ou deux pour cent deviendraient possibles, et les entreprises se déroberaient ainsi à leur responsabilité fiscale.
- La Suisse doit s'engager au niveau international pour une décarbonisation rapide et à caractère contraignant de la navigation maritime. Dans ce contexte, seul un système de malus peut avoir un effet incitatif.

Des propositions d'adaptations ont notamment été formulées sur les points suivants:

- Economiesuisse, EXPERTsuisse et SwissHoldings: la Suisse doit opter pour une solution attrayante, en tenant compte de la marge de manœuvre permise au niveau international lors de la conception d'une telle taxe. La formulation légale doit être suffisamment souple pour exploiter pleinement, en Suisse aussi, le champ d'application défini dans les orientations de l'UE.
- BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, CDF, Commerce Suisse, economiesuisse, FER, FR, GE, MME, MSC, OREF, PLR, Reederei Zürich AG, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association, TI, usam, VD et ZSV: la part minimale de 60 % de la flotte remplissant la condition du pavillon est jugée excessive et trop restrictive. Il est donc indispensable d'adapter ce seuil.
- CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, GE, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique et Swiss Shipowners Association: afin de garantir une plus grande souplesse, la valeur seuil doit figurer dans une ordonnance du Conseil fédéral. En outre, la condition du pavillon doit s'appliquer non seulement à la Suisse et à l'Espace économique européen (EEE), mais aussi aux États avec lesquels la Suisse a conclu un accord de libre-échange incluant une clause de réciprocité.
- CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, economiesuisse, EXPERTsuisse, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZG: la liste des activités maritimes ne doit pas être exhaustive. Les sociétés de gestion de navires qui fournissent différentes prestations de services aux armateurs méritent une attention particulière. Selon les orientations de l'UE, les sociétés qui sont établies dans un État membre et qui assurent la gestion des équipages et la gestion technique des navires peuvent choisir de se soumettre à la taxe au tonnage. Il est donc légitime d'étendre le champ d'application de la taxe suisse aux activités de gestion de navires.
- AR, BL, BS, CSI, GE, SO, TI, VD, ZG et ZH: les bénéfices provenant des activités accessoires exercées à bord du navire doivent également être soumis à la taxe au tonnage s'ils ne dépassent pas 50 % des bénéfices résultant de l'exploitation du navire déterminés conformément au droit commercial.
- CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique et Swiss Shipowners Association: pour la limite indiquée, il convient de se fonder, non pas sur le bénéfice, mais sur le chiffre d'affaires. En outre, il importe de prévoir dans l'ordonnance une liste non exhaustive des activités accessoires.
- CADENA RoRo SA, economiesuisse, EXPERTsuisse, MME, MSC, Reederei Zürich AG, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZSV: à certaines conditions, l'affrètement coque nue (bareboat charter) doit également être soumis à la taxe au tonnage, comme activité d'affrètement.
- BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, CDF, Commerce Suisse, economiesuisse, FER, FR, GE, Le Centre, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, SwissHoldings, Swiss Shipowners Association et ZG: il est trop restrictif de ne prendre en compte que le système de propulsion pour créer des incitations fiscales supplémentaires. L'extension de la norme générale à d'autres critères écologiques mérite d'être encouragée, pour autant que ces derniers soient simples à utiliser pour les autorités fiscales.
- ATE, Greenpeace, Initiative des Alpes, LU, VD, et Verts: la réglementation devra aussi inclure la réduction des déchets émis par les navires, celle du bruit et celle de la pollution par les eaux usées. Au lieu de diminuer le taux d'impôt applicable lorsque les critères écologiques sont respectés, il faut instaurer un système de malus, permettant de taxer davantage les bateaux plus polluants. L'incitation à utiliser des bateaux plus respectueux de l'environnement serait ainsi garantie.

1. Contexte

Le 24 février 2021, le Conseil fédéral a mis en consultation le projet de loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer (loi sur la taxe au tonnage). La consultation durait jusqu'au 31 mai 2021. Au total, 61 destinataires ont été invités à participer à la consultation. La liste des participants est annexée au présent rapport sur les résultats.

2. Avis reçus

Compte tenu du grand nombre d'avis reçus, il n'est pas possible de restituer l'intégralité des propositions et des arguments. Pour plus de détails, il convient de se reporter aux 55 prises de position reçues, téléchargeables sous: https://www.fedlex.admin.ch/fr/consultation-procedures/ended/2021#https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/6021/11/cons_1

3. Grandes lignes du projet mis en consultation

Sur le plan conceptuel, la taxe au tonnage constitue une méthode alternative de calcul de l'impôt sur le bénéfice. Conformément au mandat constitutionnel de l'harmonisation verticale et horizontale, elle doit être introduite au niveau des trois collectivités territoriales (Confédération, cantons et communes). La taxe doit s'appliquer à l'exploitation des navires de mer.

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.

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 (par 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.

4. Résultats de la consultation

4.1 Position générale à l'égard de l'introduction d'une taxe au tonnage en Suisse

Approbation:

Cantons: AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, LU, NE, NW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, ZG, ZH et CDF (19)

Partis politiques: Le Centre, PLR et UDC (3)

Organisations et associations: ATE, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, CP, CSI, economiesuisse, EXPERTsuisse, FER, Gearbulk Holding AG, Greenpeace, Handelskammer beider Basel, IFCHOR, Initiative des Alpes, MME, MSC, Nautilus International, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Holdings, Swiss Shipowners Association, usam, ZSV et Zürcher Handelskammer (27)

Développement:

- L'introduction d'une taxe au tonnage permet aux entreprises de navigation maritime domiciliées en Suisse de lutter à armes égales avec la concurrence internationale et renforce ainsi l'attractivité de la place économique suisse.
- La taxe au tonnage complète les mesures introduites avec la RFFA afin de préserver l'attrait de la Suisse pour les entreprises mobiles actives sur le plan international.
- L'introduction d'une taxe au tonnage paraît justifiée au regard du droit constitutionnel, compte tenu des intérêts en jeu pour la Suisse en tant que place économique et fiscale.
- La taxe au tonnage doit également être saluée en ce sens qu'elle avantage fiscalement les navires plus performants sur le plan écologique. En outre, son principe de fonctionnement se rapproche davantage du principe de celui du pollueur-payeur: quiconque transporte plus de marchandises paie davantage.

Refus:

Cantons: AI (1)

Partis politiques: PS et Verts (2)

Organisations et associations: Alliance Sud, Public Eye et USS (3)

Développement:

- La taxe au tonnage spécifiquement conçue pour la navigation maritime viole les principes de l'égalité de traitement, et donc de l'imposition selon la capacité économique. Les objections liées au droit constitutionnel restent d'actualité et il convient de ne pas les ignorer.
- À côté des objections de principe liées au droit constitutionnel, il faut penser à l'effet de signal qu'une telle dérogation est susceptible d'avoir pour l'avenir et pour d'autres branches d'activité.
- La taxe au tonnage équivaut à un calcul forfaitaire de l'impôt et aboutit de fait à une imposition nulle. En effet, des taux d'imposition des bénéfices d'un ou deux pour cent deviendraient possibles, et les entreprises se déroberaient ainsi à leur responsabilité fiscale.
- La Suisse doit s'engager au niveau international pour une décarbonisation rapide et à caractère contraignant de la navigation maritime. Dans ce contexte, seul un système de malus peut avoir un effet incitatif.

4.2 Réserves émises à l'égard des dispositions spécifiques du projet de loi

Les explications portant sur les dispositions indiquées ci-après de l'impôt fédéral direct s'appliquent par analogie aussi aux dispositions de la LHID dont le contenu est matériellement équivalent.

4.2.1 Art. 18, al. 3^{bis}, P-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique et Swiss Shipowners Association: «Les art. 73 à 77 s'appliquent par analogie *aux entreprises de navigation maritime* soumises à la taxe au tonnage.» (La modification apportée à la formulation de l'avant-projet est signalée en italique.)

Développement:

L'avant-projet ne précise pas si la disposition vaut aussi pour les entreprises individuelles. La formulation préconisée étend le champ d'application de la disposition aux indépendants –

peu importe qu'ils exercent leur activité sous la forme d'une entreprise individuelle ou d'une compagnie de navigation.

4.2.2 Art. 73, al. 1, P-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, economiesuisse, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZG: «*Seules peuvent être soumises à la taxe au tonnage, sur demande, les entreprises de navigation maritime autorisées dont les activités sont directement liées à l'économie maritime, notamment:*

- a. le transport de marchandises;
- b. le transport de personnes *incluant les activités de croisières*;
- c. les opérations *de remorquage*, de sauvetage et d'assistance;
- d. la pose de câbles et l'installation de tuyaux;
- e. la construction *et la maintenance* de structures offshore;
- f. *les activités de location de navires à temps ou coque nue*;
- g. *les activités de gestion technique des navires incluant la gestion des équipages*;
- h. *les activités de recherche sismologique et océanographique.*»

(Les modifications apportées à la formulation de l'avant-projet sont signalées en *italique*.)

EXPERTsuisse préconise, elle aussi, d'étendre la liste des activités maritimes devant être soumises à la taxe au tonnage.

Développement:

La liste des activités énumérées ne doit pas être exhaustive. Les sociétés de gestion de navires qui fournissent différentes prestations de services aux armateurs méritent une attention particulière. Selon les orientations de l'UE, les sociétés qui sont établies dans un État membre et qui assurent la gestion des équipages et la gestion technique des navires peuvent choisir de se soumettre à la taxe au tonnage. Il est donc légitime d'étendre le champ d'application de la taxe suisse aux activités de gestion de navires.

Certaines activités doivent être définies plus précisément: ainsi, outre la construction des structures offshore, leur maintenance doit aussi être soumise à la taxe au tonnage. De même, il faut élargir la recherche océanographique pour inclure les activités de recherche sismologique.

Enfin, comme le font certains États membres de l'UE, il semble approprié de soumettre les activités de location coque nue à la taxe au tonnage à certaines conditions, et ce bien qu'elles ne constituent pas à proprement parler une activité d'exploitation maritime. Ces conditions doivent être définies au niveau de l'ordonnance.

SO: il faut souligner, en début de chapitre déjà, le caractère facultatif de la taxe au tonnage:

«Seuls peuvent être soumis à la taxe au tonnage, *sur demande*, les navires de mer exploités aux fins suivantes:»

(La modification apportée à la formulation de l'avant-projet sont signalées en *italique*.)

4.2.3 Art. 73, al. 2 et 3, P-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, EXPERTsuisse, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZG: pour des raisons de cohérence, les dispositions figurant dans l'avant-projet doivent être intégrées à l'art. 74 (titre: Conditions).

SO: il semblerait logique de déplacer à l'art. 74 les al. 2 et 3, qui traitent de l'assujettissement subjectif. On peut toutefois se demander si dans un souci de clarté, il ne vaudrait pas mieux régler la question de l'assujettissement subjectif dans un article séparé.

4.2.4 Art. 73, al. 3, P-LIFD

Economiesuisse, EXPERTsuisse et STSA: les activités de location coque nue (*bareboat-charter*) doivent également être soumises à la taxe au tonnage, comme activité d'affrètement.

Développement:

Une bonne partie des membres de la STSA ne détiennent pas leurs propres navires, mais les louent la plupart du temps. En excluant par principe l'affrètement coque nue des activités d'exploitation soumises à la taxe au tonnage, le législateur pénaliserait lourdement l'industrie du négoce des matières premières. Il est donc nécessaire d'examiner à quelles conditions les activités de location coque nue pourraient être intégrées dans le champ d'application du projet.

MME, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZSV: l'exclusion par principe de l'affrètement coque nue ne rend pas justice à la complexité et à l'importance de cette question. Il convient de bien distinguer ici entre les activités de location coque nue effectuées entre deux sociétés appartenant à un même groupe et les actes juridiques passés avec des tiers: l'affrètement coque nue doit être admis sans restriction au sein d'un même groupe, puisqu'il s'agit d'une pure question d'organisation interne. Si, en revanche, l'affrètement coque nue implique des rapports de droit avec des tiers, les revenus afférents ne doivent être inclus qu'exceptionnellement dans le champ d'application de la taxe au tonnage, pour autant que les trois conditions suivantes soient remplies:

- les activités de location coque nue sont dues à une surcapacité temporaire;
- elles ne sont admises que temporairement, pendant trois ans au maximum, et
- le contribuable doit gérer lui-même au moins 50 % de la flotte.

4.2.5 Art. 73, al. 4, P-LIFD

AR, BL, BS, CSI, GE, SO, TI, VD, ZG et ZH: les bénéfices provenant des activités accessoires exercées à bord du navire sont également soumis à la taxe au tonnage s'ils ne dépassent pas 50 % des bénéfices résultant de l'exploitation du navire *déterminés conformément au droit commercial* (= la modification apportée à la formulation de l'avant-projet est signalée en *italique*).

Développement:

Ce complément lève une ambiguïté, en précisant si l'exigence de 50 % se réfère au bénéfice calculé ou au bénéfice tiré de l'exploitation du navire de mer calculé conformément au droit commercial.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, EXPERTsuisse, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique et Swiss Shipowners Association: la limite de 50 % doit se fonder, non pas sur le bénéfice, mais sur le chiffre d'affaires. En outre, il importe de prévoir dans l'ordonnance une liste non exhaustive des activités accessoires.

4.2.6 Art. 74, al. 1, P-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, EXPERTsuisse, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZG: une définition des entreprises de navigation maritime doit être ajoutée en début d'article:

«Les sociétés de navigation maritime au sens de l'art. 73, al. 1, sont des sociétés détenant ou opérant une flotte dont la gestion commerciale et stratégique est exercée en Suisse.»

TI: l'ordonnance prévue doit lier de manière indissoluble le principe d'exploitation des navires à celui d'une présence substantielle en Suisse.

Développement:

Une telle solution est conforme à l'art. 8, al. 1, du modèle de convention de l'OCDE, en vertu duquel les bénéfices d'une entreprise d'un État contractant provenant de l'exploitation, en trafic international, de navires ne sont imposables que dans cet État.

BL, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, CDF, Commerce Suisse, economiesuisse, EXPERTsuisse, FER, FR, GE, MME, MSC, OREF, PLR, Reederei Zürich AG, STSA, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association, TI, usam, VD et ZSV: il est indispensable de revoir à la baisse la condition du pavillon, sous peine de ne pas respecter l'objectif d'assurer la compétitivité de la navigation maritime suisse. Les prescriptions correspondantes doivent être remaniées en étroite collaboration avec la branche. À l'heure actuelle, presque aucun armateur domicilié en Suisse ne serait en mesure de remplir les exigences de la réglementation proposée. En effet, beaucoup d'exploitants ont une flotte qu'ils louent «au temps», avec pour effet que la part minimale du tonnage peut varier très rapidement.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, GE, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique et Swiss Shipowners Association: afin de garantir une plus grande souplesse, la valeur seuil doit figurer dans une ordonnance du Conseil fédéral. En outre, la condition du pavillon doit s'appliquer non seulement à la Suisse et à l'EEE, mais aussi aux États avec lesquels la Suisse a conclu un accord de libre-échange incluant une clause de réciprocité. La branche propose de reformuler la réglementation de la manière suivante:

«Un navire de mer ne peut être soumis à la taxe au tonnage que si la flotte de l'assujetti dont il fait partie inclut un pourcentage minimal de tonnage battant pavillon suisse ou pavillon d'un autre État membre de l'UE, de l'Association économique de libre-échange ou d'un État ayant conclu avec la Suisse un accord de libre-échange incluant une clause de réciprocité. Le Conseil fédéral définit les conditions d'application.»

GE propose de reformuler l'alinéa comme suit:

«Un navire de mer ne peut être soumis à la taxe au tonnage que si la flotte du contribuable dont il fait partie inclut un pourcentage minimal de tonnage battant pavillon suisse ou pavillon d'un autre État membre de l'Union européenne, de l'Association économique de libre échange ou d'un État ayant conclu avec la Suisse un accord de libre-échange incluant une clause de réciprocité. Le Conseil fédéral définit les conditions d'application.»

4.2.7 Art. 74, al. 2, P-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, MSC, Reederei Zürich AG, SO, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZG: il convient de préciser cette disposition de la façon suivante:

«Est considéré comme une flotte l'ensemble des navires *détenus ou* exploités par le contribuable.» (Les modifications apportées à la formulation de l'avant-projet est signalée en *italique*.)

En outre, CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique et Swiss Shipowners Association proposent un article supplémentaire pour préciser que seuls les armateurs exploitant leurs propres navires et les autres opérateurs, tels les affréteurs ou les gestionnaires de navires, peuvent bénéficier de la taxe au tonnage:

«Un pourcentage minimal, fixé par le Conseil fédéral, du tonnage de la flotte doit être détenu juridiquement ou économiquement par l'entreprise de navigation maritime ou être directement exploité par celle-ci.»

4.2.8 Art. 74, al. 3, P-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, EXPERTsuisse, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZG: il est reproché à cet alinéa, qui fixe le dernier jour de la période fiscale comme moment déterminant pour satisfaire à la condition du pavillon, d'être trop restrictif et de ne pas tenir compte des particularités de l'industrie maritime. Il faut donc apprécier la conformité avec

cette condition sur une période relativement longue. La question doit être réglée par voie d'ordonnance.

4.2.9 Art. 75, al. 1, P-LIFD

STSA: la complexité de l'activité d'exploitation en cas d'affrètement rend hasardeux les calculs du bénéfice net imposable fondés sur une approche individuelle (par navire).

Développement:

Des calculs effectués individuellement pour chaque navire exigeraient un lourd surcroît de travail par rapport à une base de calcul globale où tous les résultats seraient cumulés.

PLR: pour rendre le système plus pratique, il convient de modifier la méthode de calcul et d'utiliser la mesure par tonnage et non par navire.

VD: il convient de procéder à l'assujettissement à la taxe au tonnage non pour chaque navire séparément, mais pour toute la flotte.

4.2.10 Art. 75, al. 2, P-LIFD

CP, MME et ZSV: les barèmes échelonnés inscrits dans l'avant-projet correspondent à la moyenne des régimes européens de taxation au tonnage. Or des barèmes réduits seraient préférables, dans une optique de compétitivité. Il convient dès lors d'examiner si l'on ne devrait pas s'inspirer, pour la charge fiscale, des États membres de l'UE les plus attractifs.

4.2.11 Art. 75, al. 3, P-LIFD

BL, CDF, economiesuisse, EXPERTsuisse, FER, FR, GE et ZG: les incitations fiscales liées au respect d'exigences écologiques ne devraient pas s'appuyer uniquement sur le système de propulsion. Les navires dont le bilan écologique a été amélioré d'une autre manière contribuent également à réduire l'impact de la navigation maritime sur l'environnement. Il faut par conséquent élargir les critères écologiques dans la norme de base.

CDF, FR, GE, Le Centre et SwissHoldings: il faut veiller en particulier à ce que les exigences définies soient praticables. L'administration fiscale doit pouvoir contrôler le respect des critères écologiques.

ATE, economiesuisse, FER, Greenpeace, Initiative des Alpes et TI: la réglementation devra aussi inclure la réduction des déchets émis par les navires, celle du bruit et celles de la pollution par les eaux usées.

ATE, Greenpeace, Initiative des Alpes, LU, VD et Verts: Au lieu de diminuer le taux d'impôt applicable lorsque les critères écologiques sont respectés, il faut instaurer un système de malus, permettant de taxer davantage les bateaux plus polluants. L'incitation à utiliser des bateaux plus respectueux de l'environnement serait ainsi garantie.

CP et usam: pour la réduction d'impôt basée sur des paramètres écologiques, il serait préférable de se baser sur la norme norvégienne qui prévoit un rabais de 25 %.

economiesuisse s'engage également pour une réduction plus conséquente, analogue au régime de taxe au tonnage chypriote (jusqu'à 30 % de réduction désormais).

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, MSC, OREF, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique et Swiss Shipowners Association: la formulation est trop restrictive aux yeux de la branche également. Pour conserver son caractère incitatif, la norme doit être formulée de manière plus ouverte, de façon à ce que d'autres facteurs environnementaux puissent aussi être pris en compte. La norme suivante doit être utilisée: «Le Conseil fédéral peut ajuster à la baisse ou à la hausse, mais dans la limite de 50 %, le barème de l'al. 2 sur la base de critères environnementaux.»

CADENA RoRo SA, Commerce Suisse, MSC, Reederei Zürich AG, Suisse-Atlantique et Swiss Shipowners Association: dans le cas des assujettis exerçant des activités de gestion technique incluant la gestion des équipages, le bénéfice calculé à partir du tonnage doit faire l'objet d'une réduction fixe (assiette fiscale de 25 % de celle appliquée à l'armateur pour le même tonnage).

4.2.12 Art. 76 P-LIFD

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, MSC, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZG préconisent d'introduire deux nouvelles dispositions dans cet article:

«Le fait de choisir le régime de la taxe au tonnage n'entraîne pas la réalisation des réserves latentes au sens de la systématique fiscale.»

«Le Conseil fédéral définit les conditions d'application de cet article.»

Aux yeux d'EXPERTsuisse, il y a lieu de se demander si les potentielles réserves latentes sur le navire en mer ne devraient pas être imposées au moment du passage au régime de la taxe au tonnage.

4.2.13 Art. 77 P-LIFD

GE: L'article sur les restructurations doit faire l'objet d'une adaptation rédactionnelle (les modifications apportées à la formulation de l'avant-projet est signalée en *italique*):

«Si un navire de mer soumis à la taxe au tonnage est transféré à sa valeur commerciale dans le cadre d'une restructuration au sens de l'art. 61, al. 1 ou 3, *l'assujettissement à la taxe peut se poursuivre* et la durée d'application de la taxe définie à l'art. 76, al. 2, reste valable. S'il est transféré à une autre valeur, *l'assujettissement à la taxe prend fin* et l'art. 76, al. 4, s'applique.»

Développement: les ajouts effectués contribuent à davantage de clarté.

TI: il est proposé de reformuler l'article, car il est peu clair. En particulier, l'article de loi ne mentionne pas les valeurs commerciales comptables dont il est question dans le rapport explicatif, si bien qu'on voit mal la portée de cette prescription.

CADENA RoRo SA, Cargo Forum Suisse, Commerce Suisse, Reederei Zürich AG, SPEDLOGSWISS, Suisse-Atlantique, Swiss Shipowners Association et ZG: dans sa rédaction actuelle, l'article pénalise fortement les transferts ayant une incidence fiscale d'une part, et les entreprises reprenantes des navires pour lesquels l'assujettissement ne peut être demandé qu'après expiration du délai fixé par l'art. 76, al. 4, d'autre part. Par ailleurs, la dernière phrase pourrait être interprétée comme interdisant à un navire transféré dans le cadre d'une restructuration de bénéficier de la taxe au tonnage avant l'expiration d'un délai de six années à compter de l'année de la restructuration.

4.2.14 Divers

STSA voit mal quel serait l'impact de la comptabilité par secteur sur le bénéfice net imposable, sous le régime de la taxe au tonnage.

AR déplore une inégalité de traitement entre instruments: la péréquation financière nationale ne tient pas compte de la moindre exploitation du potentiel de ressources là où des déductions supplémentaires sont admises pour les dépenses de recherche et de développement, alors qu'elle le fait pour la patent box et la taxe au tonnage en discussion. Une telle approche pénalise des cantons comme AR, qui accordent des déductions plus élevées pour les dépenses de recherche et de développement, mais qui n'ont pas de patent box et ne comptent aucune entreprise de navigation maritime établie sur leur territoire.

BS: le régime de taxe au tonnage préconisé prévoit que les gains en capital tirés de la vente d'un navire soient exemptés de taxe, alors que dans le système actuel les gains en capital sont imposables. En raison notamment du niveau élevé des réserves latentes sur les navires de mer, une attention particulière doit être portée à ce nouvel instrument de planification fiscale, qu'il convient de supprimer.

4.3 Avis concernant la mise en œuvre par les cantons

BL, CSI, NW, SO et ZH: des dispositions détaillées sur les conditions et la durée d'application de la taxe au tonnage faciliteront l'exécution et restreindront les possibilités d'optimisation fiscale injustifiée.

ZG: les dispositions relatives au sujet fiscal et aux activités des navires s'inspirent des orientations de l'UE et sont faciles à mettre en œuvre. ZG se félicite aussi de la distinction faite entre les bénéfices provenant d'activités accessoires qui, à certaines conditions, sont également soumis à la taxe au tonnage, et les autres bénéfices soumis à l'imposition ordinaire.

BL, CSI, NW, SO, TI, VD et ZG: de nombreuses pratiques cantonales permettant de déclarer, sans incidence fiscale du point de vue de l'impôt sur les bénéfices, les réserves latentes datant du régime des statuts fiscaux spéciaux expireront au 31 décembre 2024. En cas d'introduction de la taxe au tonnage, il faudrait pouvoir mettre en vigueur au niveau cantonal, le 1^{er} janvier 2025 au plus tard, les dispositions visant à prévenir les déménagements d'entreprises.

SO: l'introduction d'un tel impôt exige aussi bien d'adapter le système informatique que de former les personnes procédant à la taxation, qui dorénavant, en plus de procéder à la détermination des bénéfices ordinaires, devront aussi utiliser une méthode de calcul distincte.

Liste des participants à la procédure de consultation

1. Cantons

Destinataires	Abréviations	Avis reçu
Canton de Zurich	ZH	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Berne	BE	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Lucerne	LU	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton d'Uri	UR	
Canton de Schwytz	SZ	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton d'Obwald	OW	
Canton de Nidwald	NW	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Glaris	GL	
Canton de Zoug	ZG	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Fribourg	FR	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Soleure	SO	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Bâle-Ville	BS	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Bâle-Campagne	BL	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Schaffhouse	SH	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton d'Appenzell Rh.-Ext.	AR	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton d'Appenzell Rh.-Int.	AI	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Saint-Gall	SG	
Canton des Grisons	GR	
Canton d'Argovie	AG	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Thurgovie	TG	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton du Tessin	TI	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Vaud	VD	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton du Valais	VS	
Canton de Neuchâtel	NE	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton de Genève	GE	<input checked="" type="checkbox"/>
Canton du Jura	JU	
Conférence des gouvernements cantonaux	CdC	
Conférence des directrices et directeurs cantonaux des finances	CDF	<input checked="" type="checkbox"/>

2. Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Destinataires	Abréviations	Avis reçu
Le Centre		<input checked="" type="checkbox"/>
Union démocratique fédérale	UDF	
Ensemble à Gauche	EAG	
Parti évangélique suisse	PEV	
PLR. Les Libéraux-Radicaux	PLR	<input checked="" type="checkbox"/>
Les Verts	PES	<input checked="" type="checkbox"/>
Parti Vert'libéral	pvl	
Lega dei Ticinesi	Lega	
Parti suisse du Travail	PST-POP	
Union démocratique du centre	UDC	<input checked="" type="checkbox"/>
Parti socialiste suisse	PS	<input checked="" type="checkbox"/>

3. Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Destinataires	Abréviations	Avis reçu
Association des communes suisses	ACS	
Union des villes suisses	UVS	
Groupement suisse pour les régions de montagne	SAB	

4. Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national

Destinataires	Abréviations	Avis reçu
economiesuisse	economiesuisse	<input checked="" type="checkbox"/>
Fédération des entreprises suisses		
Union suisse des arts et métiers	usam	<input checked="" type="checkbox"/>
Union patronale suisse		
Union suisse des paysans	USB	
Association suisse des banquiers	ASB	
Union syndicale suisse	USS	<input checked="" type="checkbox"/>
Société suisse des employés de commerce	SEC-Suisse	
Travail.Suisse		

5. Autres organisations

Destinataires	Abréviations	Avis reçu
Conférence suisse des impôts	CSI	<input checked="" type="checkbox"/>
Conférence des villes suisses sur les impôts		
Conférence des directrices et directeurs des finances des villes	CDFV	
Association suisse des s fiscaux diplômés	ASEFiD	
Association suisse de droit fiscal	IFA	
Centre Patronal	CP	<input checked="" type="checkbox"/>
SwissHoldings		<input checked="" type="checkbox"/>
Association suisse du négoce de matières premières et du transport maritime	STSA	<input checked="" type="checkbox"/>
Swiss Shipowners Association		<input checked="" type="checkbox"/>
EXPERTsuisse		<input checked="" type="checkbox"/>
Union suisse des fiduciaires		

6. Participants s'étant prononcés sans y avoir été invités officiellement

Destinataires	Abréviations	Avis reçu
Alliance Sud		<input checked="" type="checkbox"/>
Initiative des Alpes		<input checked="" type="checkbox"/>
CADENA RoRo SA		<input checked="" type="checkbox"/>
Cargo Forum Suisse		<input checked="" type="checkbox"/>
Fédération des Entreprises Romandes	FER	<input checked="" type="checkbox"/>
Gearbulk Holding AG		<input checked="" type="checkbox"/>
Greenpeace		<input checked="" type="checkbox"/>

Commerce Suisse		<input checked="" type="checkbox"/>
Handelskammer beider Basel		<input checked="" type="checkbox"/>
IFCHOR		<input checked="" type="checkbox"/>
MME		<input checked="" type="checkbox"/>
MSC Mediterranean Shipping Company	MSC	<input checked="" type="checkbox"/>
Nautilus International		<input checked="" type="checkbox"/>
Ordre Romand des Experts Fiscaux Diplômés	OREF	<input checked="" type="checkbox"/>
Public Eye		<input checked="" type="checkbox"/>
Reederei Zürich AG		<input checked="" type="checkbox"/>
SPEDLOGSWISS		<input checked="" type="checkbox"/>
Suisse-Atlantique		<input checked="" type="checkbox"/>
Association transports et environnement	ATE	<input checked="" type="checkbox"/>
Zuger Steuer-Vereinigung	ZSV	<input checked="" type="checkbox"/>
Zürcher Handelskammer		<input checked="" type="checkbox"/>