



Le Conseil d'Etat

1952-2021

Département fédéral des finances
Monsieur Ueli Maurer
Conseiller fédéral
Bundesgasse 3
3003 Berne

Concerne : loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer: ouverture de la procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par lettre adressée aux gouvernements cantonaux du 24 février 2021 vous invitez ceux-ci à prendre position sur le projet de loi mentionné en titre.

En préambule, nous aimerions souligner que dans notre canton, l'industrie du négoce de matières premières représente l'un des secteurs économiques les plus importants, avec des sociétés actives aussi bien dans le négoce, le financement ou le transport. Globalement le secteur représente environ 19% de recettes fiscales des personnes morales, 16,2% de la valeur ajoutée et 5,9% des emplois. Dans sa diversité, le secteur forme un pôle d'expertise et d'excellence qui favorise le recrutement des personnes qualifiées et le développement de formations supérieures spécialisées.

Notre Conseil souhaite donc tout mettre en œuvre pour conserver et favoriser à Genève ces entreprises et les emplois. Il convient de préciser que, dans notre canton, contrairement à ce qui est mentionné à la page 7 du rapport de consultation¹, environ 60 % des sociétés du secteur du commerce de matières premières bénéficiaient de statuts fiscaux. Avec la mise en vigueur de la réforme fiscale des entreprises et du financement de l'AVS (RFFA), ces sociétés, pour certaines actives dans l'affrètement maritime, ont vu leurs charges fiscales augmenter.

Dans un tel contexte, nous sommes favorables à l'introduction d'une taxe au tonnage, qui est un instrument de promotion économique, largement utilisé au sein de l'Espace économique européen (EEE). Nous sommes d'avis que cette taxe doit être élaborée en conformité avec les réglementations internationales.

De plus, nous saluons la prise en compte de critères écologiques, avec la disposition qui prévoit un allègement de la fiscalité pour les bateaux plus respectueux de l'environnement. Nous soutenons la volonté du Conseil fédéral de saisir l'occasion de développer des incitations fiscales afin de favoriser des bateaux qui auraient un meilleur bilan écologique et ainsi de figurer parmi les pays précurseurs dans ce domaine, puisque, selon le rapport de consultation, seuls quelques-uns ont à l'heure actuelle adopté de telles mesures. Compte tenu de l'urgence climatique, cela nous paraît indispensable et nous suggérons même d'élargir les critères environnementaux (voir

¹ Rapport de consultation, p. 7 : " dans la mesure où les cantons ont réduit leur taux d'impôt applicable aux bénéficiaires dans le cadre de RFFA, les entreprises actives dans le domaine de la navigation maritime ont également pu en profiter.

annexe, commentaire de l'article 75 al. 3). Cependant, nous insistons sur le fait que les critères écologiques qui seront finalement retenus devront impérativement rester simples à interpréter et "praticables", selon le terme employé dans le rapport de consultation, pour les administrations fiscales. Un alignement sur la stratégie de l'Organisation maritime internationale (OMI) de 2018 pourrait s'avérer utile en matière d'applicabilité et de collaboration internationale.

Sur le fond du projet, nous relevons que la condition selon laquelle une part minimale de 60% de la flotte doit être exploitée sous pavillon suisse ou d'un des Etats membres de l'EEE, ne permet pas de remplir l'objectif visé d'assurer la compétitivité de la place économique suisse.

Selon le rapport de consultation, une exigence minimale relative au port du pavillon à hauteur de 60% est en vigueur en Estonie, en Grèce, à Malte, au Portugal et à Chypre. Ces cinq pays n'ont sans doute pas le même mix d'activités dans le domaine du commerce de matières premières que la Suisse. Le choix de reprendre les règles de pays dont le modèle économique est très différent de la Suisse peut conduire à fixer des règles peu adaptées à notre pays. En particulier, selon les informations à notre disposition, les négociants auraient une proportion très inférieure de leur flotte qui respecterait ce critère. Telle que définie dans l'avant-projet, la taxe au tonnage ne serait donc pas pertinente pour une partie des acteurs majeurs du secteur dans notre canton.

D'autre part, comme le relève l'association suisse des armateurs, de nombreux armateurs louent des bateaux pour des durées très variables. Pour cette raison, il leur est difficile à une date déterminée de respecter un objectif s'agissant du pavillon de la flotte.

Au vu de ce qui précède, nous proposons de ne pas définir dans la loi le pourcentage minimal de la flotte qui doit être exploitée sous pavillon suisse ou d'un des Etats membres de l'EEE, mais plutôt dans l'ordonnance, en concertation avec les milieux concernés. Nous vous demandons d'examiner par exemple la proposition d'amendement de l'association suisse des armateurs sur l'art 74 al. 1 de l'avant-projet² du Conseil fédéral.

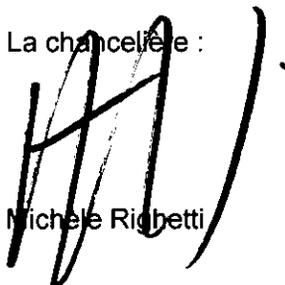
S'agissant des commentaires techniques, nous vous prions de les trouver en annexe.

Nous vous remercions de nous avoir consultés et de l'attention que vous porterez à ces quelques lignes.

Veuillez croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Rigbetti

La présidente :



Anne Emery-Torracinta

Annexe mentionnée

² Dans sa prise de position, l'association suisse des armateurs reformule l'art. 74 al.1 de la façon 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 Etat membre de l'Union Européenne, de l'Association Economique de Libre Echange ou d'un Etat ayant conclu avec la Suisse un accord de libre-échange incluant une clause de réciprocité. Le Conseil fédéral définit les conditions d'application."



ANNEXE TECHNIQUE

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

Avant-projet
Analyse article par article du projet de loi

D'un point de vue fiscal, nous soutenons l'analyse effectuée par la conférence suisse des impôts dans sa prise de position détaillée du 12 mars 2021 ci-annexée.

Ainsi l'avant-projet et le rapport explicatif peuvent être approuvés à l'exception des points et besoins de clarification suivants :

Titre 3 Taxe au tonnage

Art. 73 Objet

¹ Seuls peuvent être soumis à la taxe au tonnage les navires de mer exploités aux fins suivantes:

- a. le transport de marchandises;
- b. le transport de personnes;
- c. les opérations de sauvetage et d'assistance;
- d. la pose de câbles et l'installation de tuyaux;
- e. la construction de structures offshore;
- f. la recherche océanographique.

² La personne assujettie est celle qui exploite le navire.

³ Par exploitation d'un navire de mer, on entend l'exécution des tâches incombant à l'armateur, l'affrètement d'un navire ou sa location. Le Conseil fédéral définit plus précisément l'exploitation d'un navire.

⁴ Tous les bénéfices provenant de l'exploitation ou de l'aliénation du navire sont soumis à la taxe au tonnage. 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.

⁵ Les autres bénéfices, en particulier ceux provenant des activités de négoce et des biens immobiliers, sont imposables d'après les dispositions des art. 58 à 72.

Modification proposée par la conférence suisse des impôts dans sa prise de position détaillée du 12 mars 2021 à laquelle nous adhérons

Art. 73, al. 4 nouveau

⁴ La taxe sur le tonnage ... du navire. Le bénéfice tiré des activités accessoires à bord est également soumis à la taxe au tonnage, à condition qu'il n'excède pas 50% du bénéfice de l'exploitation du navire déterminé conformément au droit commercial.

Commentaires alinéa 4 : l'article 73, paragraphe 4, ne précise pas clairement si l'exigence de 50% se réfère au bénéfice calculé conformément à l'article 75 ou au bénéfice tiré de l'exploitation du navire de haute mer calculé conformément aux principes du droit commercial. Nous proposons ou suggérons la clarification effectuée ci-dessus.

Art. 74 **Condition**

¹ Un navire de mer ne peut être soumis à la taxe au tonnage que si 60% au moins du tonnage de la flotte du contribuable qui l'exploite est inscrit dans le registre des navires suisses ou dans le registre des navires d'un Etat membre de l'Espace économique européen.

² Est considéré comme une flotte l'ensemble des navires exploités par le contribuable.

³ Le moment déterminant pour satisfaire à la condition requise pour l'assujettissement à la taxe est le dernier jour de la période fiscale.

⁴ La demande d'assujettissement à la taxe doit être déposée auprès de l'administration cantonale compétente en matière d'impôt fédéral direct.

Modifications

Art. 74, al. 1 nouveau

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 Etat membre de l'Union Européenne, de l'Association Economique de Libre Echange ou d'un Etat ayant conclu avec la Suisse un accord de libre-échange incluant une clause de réciprocité. Le Conseil fédéral définit les conditions d'application.

Commentaires alinéa 1 : cet alinéa dans sa rédaction actuelle paraît restrictif et pénalisant pour la majorité des sociétés maritimes suisses.

Cette exigence de part minimale de 60% du tonnage de la flotte a pour but notamment « d'éviter qu'une trop grande part de la flotte de navires navigue sous des pavillons dits offshore » où des normes environnementales et sociales moins strictes s'appliquent (extrait du rapport explicatif p. 18). Néanmoins, dans les milieux économiques concernés, il est relevé que de nombreux opérateurs disposent d'une flotte prise en « time charter » lesquels sont définis sur des durées variables, de quelques jours à plusieurs années. Il peut donc être difficile, voire impossible, à un opérateur de maintenir un objectif précis et élevé de part de flotte sous pavillon suisse ou de l'espace économique européen. Pour cette raison, une condition en ligne avec les Orientations communautaires telles que rappelées dans le rapport explicatif page 16, nous paraît offrir une flexibilité tout en préservant la compatibilité avec lesdites Orientations communautaires.

Les modalités précises d'application seraient définies dans l'ordonnance avec les milieux concernés. Celle-ci prévoyant un pourcentage minimal de flotte à laquelle doit répondre le contribuable en accordant toutefois la possibilité au contribuable qui n'atteint pas ce pourcentage le dernier jour de la période fiscale, de s'engager à maintenir ou augmenter la part de la flotte sous pavillon suisse ou EEE .

Art. 75 Calcul

¹ Le bénéfice net imposable provenant de l'exploitation d'un navire de mer est obtenu sur la base de son tonnage correspondant à la jauge nette (NT) indiquée sur le certificat international de jaugeage établi conformément à la Convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires ainsi que du nombre de jours d'exploitation de la période fiscale.

² Il s'élève au montant suivant, par jour d'exploitation:

- a. par tranche de 100 NT jusqu'à 1000 NT : 1,09 franc;
- b. par tranche de 100 NT en plus jusqu'à 10 000 NT : 0.80 franc;
- c. par tranche de 100 NT en plus jusqu'à 25 000 NT : 0,52 franc;
- d. par tranche de 100 NT en plus à partir de 25 000 NT : 0,26 franc.

³ Il est réduit de 20% au maximum si le système de propulsion du navire répond à certaines exigences écologiques et notamment émet peu de polluants atmosphériques. Le Conseil fédéral définit ces exigences et le montant de la réduction.

Modifications

Art. 75, al. 3 nouveau

Il est réduit de 20% au maximum si le système de propulsion du navire répond à certaines exigences écologiques et notamment émet peu de polluants atmosphériques. **Cette réduction peut également être accordée si d'autres critères environnementaux sont remplis tels que les émissions polluantes (dans l'air et dans la mer), et le risque de pollution en cas d'accident.** Le Conseil fédéral définit ces exigences et le montant de la réduction.

Commentaire alinéa 3 : l'alinéa 3 dans sa rédaction actuelle est restrictif sur l'aspect environnemental. La référence au système de propulsion du navire comme unique paramètre d'amélioration écologique est restrictive et pénalisante pour les navires améliorés selon d'autres critères. Elle ne nous semble par ailleurs pas conforme au constat établi par le Département des finances, lui-même, dans le rapport explicatif (page 21) selon lequel les

pollutions des navires peuvent être groupées en trois catégories : « - émissions atmosphériques, - décharges d'exploitations en mer [...], - décharges accidentelles en mer [...] ». Il existe ainsi plusieurs manières d'améliorer et modifier les performances écologiques des navires. Pour conserver son aspect incitatif, cet alinéa doit avoir une rédaction plus générale, permettant la prise en compte d'autres facteurs environnementaux, lesquels pourront être définis par voie d'Ordonnance. Il faudra tenir compte que les exigences définies par le Conseil fédéral soient praticables du point de vue opérationnel pour une administration fiscale.

Art. 77 Restructurations

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, 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'art. 76, al. 4, s'applique.

Modifications

Art. 77 nouveau

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'article 76, al. 4, s'applique.

Commentaire art 77 : l'article 77 sous la forme actuelle pose un problème de clarté raison pour laquelle une nouvelle formulation est proposée.