

Département fédéral des finances
Eigerstrasse 65
3003 Bern

Genève, le 16 avril 2021

Concerne: Consultation sur la loi fédérale relative à l'impôt sur le tonnage des navires de mer

Monsieur,

L'Association suisse de négoce de matières premières et du transport maritime, la Swiss Trading & Shipping Association (STSA) salue la procédure de consultation relative à la loi fédérale sur l'imposition au tonnage des navires de mer et vous remercie de l'occasion qui lui est donnée de prendre position.

La STSA est une association à but non lucratif et politiquement neutre qui représente des entreprises actives dans le négoce des matières premières et leur financement ainsi que les entreprises de service affiliées. Depuis sa fondation en 2014, la STSA fait office d'association faîtière du secteur en Suisse, regroupant trois associations régionales (Genève, Zoug, Lugano) avec plus de 180 membres et institutions. Il s'agit de membres actifs dans le négoce international des matières premières qui sont également armateurs, propriétaires de navires et affréteurs (loueurs de navires), ainsi que négociants en combustibles marins, la majorité des membres appartenant à la catégorie des affréteurs.

Selon le projet de loi, l'introduction prévue de la taxe au tonnage en Suisse est un instrument de promotion de la navigation maritime en Suisse, dont la base de calcul ne doit pas être le bénéfice effectivement réalisé par les entreprises, mais le volume de fret du navire de haute mer par jour d'exploitation calculé forfaitairement à partir du tonnage net. Le Conseil fédéral a ainsi pour objectif de créer des conditions de concurrence équitables avec les autres pays, afin de garantir la compétitivité de la place économique suisse et de l'industrie maritime locale. La STSA salue donc les objectifs du Conseil fédéral visant à promouvoir une place économique suisse compétitive dans le domaine de la navigation maritime et à créer les conditions cadres nécessaires à cet effet. L'introduction de la taxe au tonnage, qui est largement acceptée au niveau international et particulièrement répandue dans l'Union européenne, peut représenter un élément supplémentaire dans la promotion de la navigation maritime suisse.

Cependant, de l'avis de la STSA et de celui de ses membres, le présent projet de loi pour l'introduction de la taxe au tonnage en Suisse laisse de nombreuses questions sans réponse - en particulier en ce qui concerne le champ d'application et la faisabilité pratique. Après une analyse détaillée des documents mis à disposition, il a été constaté que le projet de loi sur la taxe au tonnage, dans sa forme actuelle, n'aura que peu d'importance pour le secteur du négoce des matières premières en Suisse et les activités de navigation qui y sont liées.

Le Conseil fédéral poursuit l'objectif de structurer le champ d'application du projet de loi de manière à ce qu'il soit conforme à la réglementation européenne applicable en matière de taxe au tonnage. Si les efforts en vue d'une réglementation uniforme semblent compréhensibles et souhaitables d'un point de vue administratif ainsi que pour des raisons de praticabilité et de compatibilité, ils rendent toutefois plus compliqué l'application de la taxe au tonnage aux entreprises du secteur du négoce des matières premières.

Trois éléments du projet de loi de la taxe au tonnage sont à relever :

- Condition (art. 74) :** pour qu'une compagnie de navigation ou une société d'affrètement domiciliée en Suisse puisse bénéficier de la taxe au tonnage, au moins 60 % de sa flotte doit naviguer sous pavillon suisse ou sous pavillon d'un pays membre de l'Union Européenne. Toutefois, une partie des membres de la STSA ne possède pas ses propres navires, pour la plupart ils "affrètent" des navires (location). Une grande partie de l'activité d'affrètement, quant à elle, est assurée par des sociétés d'affrètement domiciliées à l'étranger, qui sont situées en dehors de l'UE ou des États de l'AELE. Un faible volume de tonnage est transporté sous pavillon de l'UE ou de l'EEE (5 à 10 % au maximum). Dans ces circonstances, les membres de la STSA ne remplissent pas les conditions stipulées dans la consultation sur la nationalité du pavillon de leurs bateaux.
 - Pour que les sociétés de négoce de matières premières et leurs activités de transport maritime répondent aux exigences de l'art. 74 para. 1 de la loi fédérale sur la taxe au tonnage des navires de mer, l'exigence du pavillon doit être adaptée. Une extension aux pays partenaires avec lesquels la Suisse ou les États de l'AELE ont conclu un accord de libre-échange augmenterait légèrement ce pourcentage. Toutefois, celui-ci resterait bien en deçà du seuil envisagé de 60 %.
- Objet (art. 73) :** Selon le présent projet de loi, l'entreprise qui exploite le navire est redevable de l'impôt conformément à l'art. 73, al. 2 de la loi sur la taxe au tonnage. Selon l'article 73, paragraphe 3, par exploitation on entend la gestion des tâches incombant à l'armateur, l'affrètement et la location du navire. Dans le cas de l'affrètement, une distinction est faite entre l'affrètement pendant une période de temps ou l'affrètement pour un voyage et l'affrètement coque nue, bien que selon le rapport explicatif, l'affrètement coque nue n'entre pas dans le champ d'application de la proposition. Toutefois, l'exclusion de cette catégorie exclurait une activité qui est également utilisée par

les sociétés de négoce de matières premières. Du point de vue de l'industrie, il est également nécessaire de clarifier la définition des activités d'exploitation dans la catégorie de l'affrètement. Ceux-ci peuvent se chevaucher partiellement et, par conséquent, selon les présents critères, ne peuvent pas toujours être clairement affectés à l'une des trois sous-catégories (affrètement temps, voyage ou coque nue).

- Il est nécessaire d'examiner dans quelles conditions l'inclusion de la catégorie de l'affrètement coque nue peut être prise en compte en tant qu'activité d'exploitation qualifiée au titre de l'article 73, paragraphe 3, afin qu'elle entre également dans le champ d'application de l'article 73, paragraphes 2 et 3, de la proposition.

3. **Calcul (art. 75) :** Le bénéfice net imposable provenant de l'exploitation du navire de mer doit, selon l'art. 75 al. 1, être calculé 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 sur le jaugeage des navires du 23 juin 1969 et du nombre de jours d'exploitation de la période fiscale. En raison de la complexité de l'activité opérationnelle d'affrètement et du manque d'information sur le mode de calcul du revenu net imposable par navire, cette question est sujette à interrogation pour les membres de la STSA. Ce calcul basé par navire entraînerait des dépenses supplémentaires importantes par rapport à une base d'imposition globale ou cumulative. Il existe également une incertitude quant à savoir si et comment les activités auxiliaires, telles que les activités de couverture, sont incluses dans le calcul lors de l'affrètement de navires. Il existe un manque de clarté similaire en ce qui concerne le calcul par division mentionné dans le rapport explicatif, dans lequel toutes les dépenses, y compris les frais généraux, doivent être attribuées aux différents navires ou aux autres activités, et la manière dont ce calcul par division influencerait le bénéfice net imposable dans le cadre d'une taxe au tonnage.

- Les bases d'information et les indications actuelles concernant le calcul de la taxe au tonnage pour les sociétés de négoce ne permettent pas une évaluation concluante des effets financiers en cas d'introduction de la taxe au tonnage. L'analyse comparative de l'imposition ordinaire des bénéficiaires actuellement en vigueur qui est nécessaire à cet effet est donc associée à une grande incertitude.

La prise en compte de critères écologiques doit être souligné positivement, ainsi que le système d'incitation associé qui permet aux navires à faibles émissions carbone de réduire leur bénéfice net imposable. La proposition reprend donc un élément essentiel des développements et discussions actuels dans le secteur du transport maritime, qui sont orientés vers les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Organisation maritime internationale (OMI) et qui sont soutenus par tous les membres de STSA. Les objectifs de l'OMI prévoient une réduction de l'intensité de carbone d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport à 2018 et une réduction des émissions annuelles totales de gaz à effet de serre d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à 2008.

Il est important de suivre activement ces évolutions car, selon la dernière étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (GES), les émissions de GES du transport maritime (exprimées en équivalents CO₂) sont passées de 977 millions de tonnes en 2012 à 1076 millions de tonnes en 2018. Malgré des gains d'efficacité entièrement compensés par la croissance continue du transport maritime, les GES devraient encore augmenter de 50 % d'ici 2050 (par rapport aux niveaux de 2018). Dans ce contexte, les objectifs de réduction des émissions fixés par l'OMI peuvent sembler irréalisables si des mesures draconiennes ne sont pas prises dès maintenant. La STSA salue donc, d'une part, les efforts visant à promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation internationale et, d'autre part, à créer les conditions cadres nécessaires à cet effet dans un système d'incitation lié à la loi sur la taxe au tonnage.

En conclusion, une loi sur la taxe au tonnage dans sa forme actuelle aurait peu d'impact sur l'industrie du négoce de matières premières en Suisse et les activités de navigation associées et, sur la base des critères actuels (art. 73 et 74 de la loi sur la taxe au tonnage), elle ne serait pas suivie par les entreprises membres de la STSA.

En restant à votre disposition pour toute question supplémentaire, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.



Florence Schurch
Secrétaire générale, STSA