

FEUILLE FÉDÉRALE

104^e année

Berne, le 5 juin 1952

Volume II

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 30 francs par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement
Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

6262

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'échange de déclarations de réciprocité concernant l'imposition des entreprises de navigation maritime, intérieure ou aérienne

(Du 30 mai 1952)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation un projet d'arrêté fédéral autorisant le Conseil fédéral à échanger avec les Etats étrangers des déclarations de réciprocité concernant l'imposition des entreprises de navigation maritime, intérieure ou aérienne.

I. Le trafic suisse par eau et par air avec l'étranger

1. La flotte suisse de *haute mer* a été largement développée et modernisée avec l'aide de la Confédération ⁽¹⁾, après que les expériences des deux guerres mondiales eurent montré combien il est important d'assurer le ravitaillement du pays en période critique. Actuellement, 19 armateurs suisses s'occupent de navigation en haute mer; ils disposent ensemble de 27 unités d'une capacité de 142 500 t, savoir 10 petits caboteurs (10 500 t), 14 cargos à moteur ou à vapeur (108 000 t) et 3 bateaux-citernes (24 000 t). En outre, on construit en ce moment 8 cargos (63 000 t) et un bateau-citerne de 18 000 t. Ces constructions terminées, les armateurs suisses disposeront au total de 36 unités pour la navigation maritime, d'une capacité totale de 223 500 t, qui devraient suffire à assurer l'approvisionnement de la Suisse.

(¹) Art. 24 *ter* Cst.; arrêté du Conseil fédéral du 9 avril 1941 concernant la navigation maritime sous pavillon suisse: RS 7, 503; message du 22 février 1952 à l'appui d'un projet de loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse: FF 1952, I, 257).

2. La *navigation sur le Rhin* ⁽¹⁾ est exploitée actuellement par environ 30 armateurs suisses, qui disposent de 24 remorqueurs, 180 bateaux à moteur, 46 chalands pour le Rhin, 6 bateaux-citernes, 49 bateaux-citernes à moteur, 30 péniches, 30 péniches à moteur, 4 bateaux pour passagers et 10 bateaux spéciaux. Certains armateurs suisses ont en France, en Belgique et aux Pays-Bas des sociétés et des succursales, ainsi que des bateaux pour la navigation sur le Rhin qui sont immatriculés dans les registres de ces Etats étrangers.

3. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, la Suisse a conclu avec 18 Etats des conventions sur la *navigation aérienne* professionnelle ⁽²⁾; des négociations en vue de la conclusion de conventions de ce genre sont en cours avec 11 autres Etats. Ces accords s'occupent principalement des modalités techniques du trafic aérien (établissement de lignes, octroi de droits de trafic, tarifs, reconnaissance réciproque de pièces et certificats, autorisations d'exploitation, contrôle des passeports, contrôle douanier, etc.); en revanche, il manque dans ces conventions des dispositions sur l'imposition des entreprises de navigation aérienne. La Swissair, en tant qu'entreprise suisse de trafic aérien régulier, dessert actuellement des lignes s'étendant à 13 Etats européens et 7 pays hors d'Europe, avec 23 appareils lui appartenant. Elle projette au surplus d'étendre prochainement son parc d'avions et d'ouvrir de nouvelles lignes vers le Proche-Orient et l'Amérique du Sud. Elle est contrainte d'entretenir à l'étranger un réseau étendu de représentations (actuellement des agences propres dans 13 Etats et des représentations par des compagnies d'aviation étrangères dans 27 Etats).

II. Mesures prises jusqu'ici par la Confédération afin d'éviter les doubles impositions des entreprises suisses de navigation maritime, intérieure ou aérienne

1. Le développement du trafic suisse par eau et par air avec l'étranger a pour conséquence que la Swissair et les armateurs suisses sont exposés plus fréquemment qu'auparavant au danger des *doubles impositions*, c'est-à-dire d'une imposition non seulement à leur siège suisse, mais aussi dans les Etats étrangers où sont entretenus des agences générales, des bureaux de vente, etc. Il s'est révélé que certains Etats, parmi lesquels ceux précisément qui ont des systèmes fiscaux peu développés, sont enclins à considérer comme une source fiscale bienvenue les entreprises étrangères de transport. Ce fait explique pourquoi, ces derniers temps, la Swissair surtout

⁽¹⁾ Art. 24^{ter} Cst.; dispositions légales concernant la navigation sur le Rhin et sur le lac de Constance: RS 7, 406-502.

⁽²⁾ Art. 37^{ter} Cst.; loi fédérale du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne: RO 1950, 491.

s'est vue obligée de demander à plusieurs reprises la protection de la Confédération contre des prétentions fiscales de l'étranger et de proposer la conclusion d'accords spéciaux en vue d'éviter les doubles impositions des entreprises de transport par air. Les milieux des armateurs suisses ont jusqu'ici requis de façon moins pressante la protection de la Confédération, bien que ces entreprises de transports exerçant une activité lucrative internationale aient aussi un grand intérêt à l'élimination des doubles impositions; l'imposition par l'Argentine des transports de l'office fédéral de guerre pour les transports et celle d'autres armateurs suisses a donné lieu à un arrangement du 13 janvier 1950 entre la Suisse et l'Argentine (FF 1950, I, 493; RO 1950, 583).

2. Pour protéger contre les doubles impositions internationales les entreprises suisses qui s'occupent de navigation internationale par eau et par air, on peut procéder de trois manières différentes:

- a. Introduire des dispositions appropriées dans des conventions générales en vue d'éviter les doubles impositions internationales;
- b. Conclure des conventions particulières à ce sujet;
- c. Echanger des déclarations de réciprocité.

Ces trois procédés ont été employés jusqu'ici par la Confédération, comme on le dira ci-après.

Les conventions générales et particulières en vue d'éviter les doubles impositions sont des traités internationaux, qui ne peuvent aboutir qu'avec l'assentiment des chambres fédérales et qui, comme tels, ont le pas sur le droit interne de la Confédération, des cantons et des communes. Il n'en va de même pour les déclarations de réciprocité que si elles se fondent sur une réglementation légale interne ou si elles satisfont aux conditions de forme d'un traité international (c.-à-d. si elles sont approuvées par l'Assemblée fédérale en conformité de l'art. 85, ch. 5, Cst.). Sans doute, diverses lois fiscales cantonales donnent au gouvernement du canton l'autorisation de renoncer à certains pouvoirs en matière d'imposition lorsque des Etats étrangers accordent la réciprocité; mais on n'a jamais recouru à ce procédé quant à l'imposition des entreprises de navigation par eau et par air, pour la raison surtout que le droit fiscal fédéral ne contient pas d'autorisation de ce genre. Les déclarations de réciprocité du Conseil fédéral en matière fiscale ne peuvent donc, selon la pratique constante des autorités fédérales, qu'avoir un caractère déclaratoire (*déclaration de réciprocité simple*) et elles ne peuvent déroger à ce qui résulte de la réglementation interne. Si la déclaration de réciprocité entraîne une modification de la réglementation légale au sens d'une limitation de la compétence en matière d'imposition, les formes du traité international doivent être observées et cette *déclaration de réciprocité qualifiée* devient en fait une convention particulière (FF 1949, II, 845; 1950, I, 495).

3. C'est une pratique constante de la Suisse que les *conventions générales de double imposition* conclues par la Confédération avec l'étranger dans le domaine des impôts sur le revenu et sur la fortune contiennent aussi une clause réservant à l'un des Etats contractants le droit exclusif d'imposer les bénéfices qui proviennent de l'exploitation d'entreprises de navigation maritime et aérienne, ainsi que la fortune mobilière de ces entreprises. Dans les conventions avec l'Allemagne (du 15 juillet 1931; art. 3, 6^e al.; RO 50, 106, 133; 56, 1748), l'Autriche (protocole de négociations du 17 août 1946; sont applicables les dispositions de la convention germano-suisse de 1931), la France (du 13 octobre 1937; art. 5 et protocole final ad art. 5; RO 55, 266), la Hongrie (du 5 octobre 1942; art. 3, 5^e al.; RO 1949, 114), la Suède (du 16 octobre 1948; art. 4, 5^e al.; RO 1949, 439) et les Pays-Bas (du 12 novembre 1951; art. 4, 5^e al.; RO 1952, 179), l'Etat où se trouve la direction de l'entreprise est déclaré compétent pour l'imposition. La convention avec les Etats-Unis d'Amérique dans le domaine des impôts sur le revenu (du 24 mai 1951; art. V; RO 1951, 895) considère au contraire, selon la pratique anglo-américaine, le lieu où les véhicules sont immatriculés. Les conventions générales de double imposition actuellement en préparation avec la France (revision de la convention de 1937), l'Autriche (revision de l'arrangement de 1946), l'Italie, la Belgique, la Grande-Bretagne, le Canada, l'Afrique du Sud et Israël renfermeront vraisemblablement aussi des clauses analogues sur l'imposition des entreprises de navigation maritime, intérieure et aérienne.

Une *convention particulière* concernant l'imposition des entreprises de navigation maritime ou aérienne a été conclue le 13 janvier 1950, sous la forme d'un échange de notes, entre la Suisse et l'Argentine (RO 1950, 584). D'après cet arrangement, approuvé par les chambres fédérales le 24 mars 1950, chacun des deux Etats a, sous réserve de réciprocité, le droit exclusif d'imposer les entreprises constituées sur son territoire et ayant leur direction dans ce pays pour les bénéfices provenant de l'exercice de la navigation maritime ou aérienne, c'est-à-dire du transport professionnel de personnes ou choses par les propriétaires ou les affréteurs de bateaux ou d'aéronefs.

En date du 19 juin/4 juillet 1950, il a été échangé entre la légation de Suisse à Athènes et le ministère grec des affaires étrangères une *déclaration de réciprocité* sur l'imposition des entreprises de navigation aérienne, ayant pour but de libérer la Swissair d'un impôt grec extraordinaire auquel elle était assujettie pour avoir institué une représentation à Athènes. Du côté suisse, la déclaration de réciprocité a un caractère purement déclaratoire, c'est-à-dire qu'elle déclare seulement que les entreprises grecques de navigation aérienne sont en Suisse exonérées d'après le droit en vigueur si elles n'y entretiennent pas d'établissement stable. L'échange de cette déclaration de réciprocité était un expédient; il faudrait envisager une déclaration de réciprocité qualifiée, soumise à l'approbation de l'Assemblée

fédérale et ayant la forme d'une convention particulière, si des compagnies grecques de navigation aérienne ouvraient en Suisse une installation permanente.

4. En résumé, on peut dire que les entreprises suisses de navigation maritime, intérieure ou aérienne, dans les relations avec l'Allemagne, l'Autriche, la France, la Hongrie, la Suède, les Etats-Unis, les Pays-Bas, l'Argentine, l'Italie, la Belgique, la Grande-Bretagne, le Canada, l'Afrique du Sud et Israël, sont protégées contre les doubles impositions des bénéfices commerciaux et de la fortune mobilière ou peuvent compter l'être prochainement, sur la base de conventions générales conclues ou projetées par la Confédération ou sur la base de conventions particulières.

Si les conventions générales projetées avec l'Italie, la Belgique, la Grande-Bretagne, le Canada, l'Afrique du Sud et Israël n'aboutissaient pas, il faudra examiner la possibilité de conclure des conventions particulières sur l'imposition des entreprises de navigation par eau et par air. D'autre part, c'est un fait qu'avec de nombreux Etats où la Swissair et divers armateurs suisses ont ou envisagent d'engager des relations commerciales (par ex. le Danemark, la Grèce, la Finlande, l'Irlande, la Yougoslavie, la Norvège, la Pologne, le Portugal, l'Espagne, la Tchécoslovaquie, la Turquie, l'Egypte, l'Australie, l'Afrique occidentale anglaise, Chypre, l'Irak, le Liban, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, l'Iran, l'Inde, le Pakistan, la Syrie, les Etats sud-américains, à l'exception de l'Argentine), il n'existe pas d'arrangements pour exclure les doubles impositions auxquelles sont exposées les entreprises internationales de transport et il n'en sera pas conclu prochainement sous forme de conventions générales. Il faut en outre constater que, dans plusieurs de ces Etats, la Swissair et divers armateurs suisses sont touchés actuellement par des impositions et que, dans les autres, la question de l'imposition des entreprises suisses de transport peut avec le temps se poser de façon concrète en raison des représentations qu'elles entretiennent dans ces Etats.

5. Par souci de précision, nous mentionnerons encore que le problème des doubles impositions des entreprises de navigation aérienne spécialement a occupé à plusieurs reprises, au cours des trois dernières années, l'organisation de l'aviation civile internationale et la commission fiscale des Nations Unies. Le 13 avril 1951, le conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale a adopté, selon l'avis du comité des transports de cette organisation, diverses résolutions et recommandations disant en particulier que les différents Etats devraient accorder, par la voie d'arrangements internationaux, l'exonération des impôts sur le revenu et des impôts ordinaires et extraordinaires sur la fortune aux entreprises de navigation aérienne des Etats avec lesquels ils contractent.

III. Simplification de la procédure pour conclure des conventions particulières sous forme de déclarations de réciprocité qualifiées

1. Pour que la Confédération puisse conclure une convention (donner une déclaration de réciprocité qualifiée; voir ci-dessus, ch. II, 2) en vue d'éviter les doubles impositions des entreprises de navigation maritime, intérieure ou aérienne, il faut suivre une procédure relativement compliquée.

Comme l'initiative d'un tel arrangement vient, en règle générale, de la Suisse (à la demande de la Swissair ou d'une entreprise suisse de navigation par eau, qui se plaignent d'une imposition dans un Etat étranger), il faut d'abord s'enquérir par la voie diplomatique si l'Etat étranger est disposé à conclure une convention. S'il y incline en principe, on doit informer de ce projet les cantons, la conférence des directeurs cantonaux des finances, l'office fédéral de l'air et l'office de la navigation maritime, ainsi que les associations économiques, et demander leur avis. Sur la base de ces enquêtes, il est fait un rapport au Conseil fédéral, avec la proposition de désigner un négociateur suisse et de le munir des pouvoirs requis (en général un membre de la légation de Suisse dans l'Etat en question). Ce négociateur doit recevoir au fur et à mesure les instructions relatives aux particularités de la réglementation à convenir (dans le cas de l'Argentine, l'échange de vues avec les autorités argentines a duré près d'un an et demi). Si la convention n'est pas signée par la délégation habilitée aux négociations, il faut faire une nouvelle proposition au Conseil fédéral pour établir les pouvoirs de signer. Une fois les signatures apposées, la convention doit être publiée dans la *Feuille fédérale* avec un message explicatif du Conseil fédéral, puis les chambres sont invitées à faire étudier la convention par leurs commissions. Après que la convention a été approuvée par les chambres, il faut présenter au Conseil fédéral une proposition sur l'échange des instruments de ratification. Enfin, cet échange ayant eu lieu, le Conseil fédéral doit décider la publication de la convention dans le *Recueil des lois* et, en règle générale, adresser une circulaire aux cantons.

Cette procédure compliquée est hors de proportion avec le contenu et la portée de conventions particulières de ce genre, ainsi qu'avec la nécessité de les mettre en vigueur rapidement. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que l'on cherche depuis longtemps d'autres voies. La procédure choisie dans les relations avec la Grèce (échange d'une simple déclaration de réciprocité, de contenu purement déclaratoire) ne peut cependant satisfaire, car une déclaration de réciprocité de caractère déclaratoire ne prime pas le droit interne et, en particulier, ne déroge pas au principe généralement reconnu en Suisse de l'imposition au lieu de l'établissement stable (voir ci-dessus, ch. II, 3). C'est pourquoi l'on a renoncé jusqu'ici à choisir la voie de simples déclarations de réciprocité de contenu déclaratoire dans les relations avec l'Irak et l'Egypte.

2. Se fondant sur le fait que la conclusion de conventions particulières dans le domaine limité de la navigation par eau et par air doit être autant que possible facilitée et accélérée dans l'intérêt des entreprises qui s'occupent de transports internationaux, de nombreux Etats étrangers ont prévu à cet effet une *procédure spéciale*. On s'abstient de conclure des traités internationaux formels, mais on donne au gouvernement, par la voie de la législation interne, l'autorisation de renoncer, envers les Etats étrangers *accordant la réciprocité*, à l'imposition des compagnies de navigation et d'aviation de ces Etats; certains pays (la France, la Grande-Bretagne) laissent subsister une certaine action du parlement (information ultérieure ou possibilité de faire opposition), alors que d'autres y renoncent complètement. On trouve des réglementations de ce genre en particulier dans les Etats suivants:

a. *Argentine*. D'après l'article 10 de la loi n° 11 682, dans sa teneur de 1947, les entreprises étrangères de transport doivent payer l'impôt sur leurs bénéfices réalisés en Argentine. Sont exonérées les entreprises constituées dans des pays avec lesquels l'exonération a été ou est convenue en vertu de conventions internationales ou de déclarations de réciprocité. Sur la base de l'article 11, 5^e alinéa, du décret n° 10 439/47, l'autorité exécutive peut, lorsque des négociations sont en cours au sujet d'arrangements de ce genre, autoriser l'administration des contributions à renoncer, tant que les négociations ne sont pas terminées, à la perception de l'impôt dû par les entreprises étrangères.

b. *France*. L'article 246 du code général des impôts exonère de l'impôt français sur le revenu les bénéfices des entreprises étrangères de navigation par eau et par air, sous réserve que la réciprocité soit garantie par l'Etat auquel ressortit l'entreprise. Les modalités de l'exonération doivent être précisées dans un arrangement international et approuvées par un décret gouvernemental; ce dernier doit être soumis à la ratification de l'autorité législative dans le délai de trois mois.

c. *Grèce*. La loi d'urgence grecque n° 942, du 23 avril 1949, exonère, à l'article 9, lettre e, les revenus que les entreprises étrangères de navigation par eau et par air ont obtenus en Grèce, sous réserve que la réciprocité soit accordée par l'Etat étranger où l'entreprise a son siège.

d. *Grande-Bretagne*. La section 18 du « Finance Act » 1923 (complétée par la sect. 9 du « Finance Act » 1931) autorise le gouvernement britannique à échanger avec d'autres Etats des déclarations de réciprocité sur l'exonération des entreprises de navigation par eau et par air quant à l'impôt sur le revenu. Ces déclarations doivent être soumises à la chambre basse et entrent en vigueur si, dans les 21 jours, la chambre n'invite pas le gouvernement à retirer la déclaration.

e. *Etats-Unis d'Amérique*. Selon les sections 212 (b) et 231 (d) de l'« Internal Revenue Code », dans la teneur du « Reed Act » du 4 mai 1948, les rendements obtenus de l'exploitation de bateaux ou d'aéronefs immatriculés dans les Etats étrangers sont exonérés de l'impôt fédéral américain sur le revenu, sous réserve que la réciprocité soit accordée par l'Etat où est domiciliée l'entreprise étrangère de transport.

Les cinq Etats dont nous avons parlé ont fait usage de la possibilité que leur donne leur législation d'échanger des déclarations de réciprocité sur l'imposition des entreprises de navigation par eau et par air. Ainsi, l'Argentine n'a pas conclu moins de 21 conventions particulières, la France 12 (dont 3 ont été remplacées ensuite par des conventions générales), la Grèce 10, la Grande-Bretagne 16 (dont la moitié ont été remplacées par des conventions générales) et les Etats-Unis 19 (dont 2 ont été remplacées par des conventions générales).

3. Etant donné que la Swissair et les armateurs suisses entretiennent des relations d'affaires dans de nombreux Etats étrangers, avec lesquels la Suisse n'a pas conclu jusqu'ici de conventions générales de double imposition et ne sera vraisemblablement pas en mesure d'en conclure prochainement, il est hors de doute que l'on sera contraint tôt ou tard de conclure des conventions particulières pour protéger les entreprises suisses de transport menacées de doubles impositions. On envisage actuellement, du côté suisse, d'engager des négociations de ce genre avec l'Egypte, l'Irak et l'Iran.

Mais on ne pourra satisfaire aux besoins existants qu'en simplifiant la procédure suivie jusqu'ici (voir ci-dessus, ch. 1), c'est-à-dire si le Conseil fédéral est en mesure de conclure rapidement les conventions particulières nécessaires et de les mettre en vigueur sans délai. Pour cela, il faut que le Conseil fédéral, selon le modèle de la réglementation appliquée à l'étranger, soit autorisé par les chambres fédérales, sous la forme d'un arrêté fédéral de portée générale, fondé sur les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution, à *échanger des déclarations de réciprocité qualifiées* sur l'imposition des entreprises de navigation par eau et par air, sans être obligé de demander dans chaque cas l'approbation des chambres.

Le fait que l'article 8 de la constitution donne à la Confédération le pouvoir de conclure des conventions générales en vue d'éviter les doubles impositions est admis par la doctrine et la pratique en matière de droit public (voir en particulier: Burekhardt, *Kommentar der schweizerischen Bundesverfassung*, 1931, p. 81 s.; Fleiner/Giacometti, *Schweizerisches Bundesstaatsrecht*, 1949, p. 810 s.; FF 1932, I, 47; 1937, III, 519; 1943, 737—738; 1948, III, 487; 1951, II, 297). On ne peut donc douter que la Confédération n'ait aussi la compétence de conclure des conventions particulières sous forme de déclarations de réciprocité qualifiées. Il n'est pas non plus con-

testé que ces conventions particulières peuvent avoir la forme d'un échange de déclarations de réciprocité et que le Conseil fédéral peut être autorisé, par la voie législative, à remettre des déclarations de réciprocité de ce genre, dans un cas particulier, sans réserve de l'approbation parlementaire. Les limites de la compétence ne seraient élargies d'une manière inadmissible et contraire à l'article 85, chiffre 5, de la constitution que si le contenu de ces déclarations n'avait pas été précisé d'avance (voir Burckhardt, *ouvr. cité*, p. 676—677; FF 1949, II, 847).

4. Quant au fond, les pouvoirs à accorder au Conseil fédéral doivent être restreints à ce qui est nécessaire pour atteindre le but visé. L'arrêté qui confère ces pouvoirs doit donc préciser le contenu des déclarations de réciprocité à l'échange desquelles le Conseil fédéral est autorisé.

Il doit exprimer que ces déclarations ne peuvent se rapporter qu'aux impôts dus par les entreprises de navigation maritime, intérieure ou aérienne qui sont exposées à être assujetties à des souverainetés fiscales concurrentes, en raison de l'extension de leur exploitation commerciale à plusieurs Etats (voir l'art. 1^{er}, 1^{er} al., du projet ci-joint). En outre, il faut préciser que ces déclarations sont aussi valables lorsqu'une entreprise de trafic aérien participe, au sens des articles 77 à 79 de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (RO 63, 1379), à un « pool », à une exploitation en commun ou à un organisme international d'exploitation (art. 1^{er}, 3^e al., du projet).

Comme le danger de voir le même objet frappé d'une imposition multiple existe, sinon exclusivement, du moins principalement dans le domaine des impôts directs sur le revenu et sur la fortune, il se justifie de limiter la compétence du Conseil fédéral à l'échange de déclarations de réciprocité quant aux impôts sur les recettes et bénéfices provenant de l'exercice de la navigation maritime, intérieure ou aérienne et sur la fortune mobilière, y compris les bateaux ou aéronefs (art. 1^{er}, 1^{er} al., du projet). Il est ainsi précisé que la fortune immobilière et son rendement n'est pas l'objet de déclarations de ce genre; on ne doit donc pas déroger à la règle selon laquelle la fortune immobilière est imposée au lieu de situation de la chose. L'expression « exercice de la navigation maritime, intérieure ou aérienne » est définie au 4^e alinéa du projet.

Le désir de ne pas partager l'imposition du revenu et de la fortune des exploitations de navigation par eau et par air a fait admettre, dans les relations internationales, certains lieux de rattachement qui donnent la compétence exclusive pour l'imposition. Ce sont de préférence le lieu de la direction de l'entreprise ou le lieu où les véhicules sont immatriculés. Il faut donc préciser encore que la compétence accordée au Conseil fédéral pour échanger de telles déclarations doit se borner à reconnaître le droit à l'imposition à l'Etat où se trouve la direction de l'entreprise de transport ou à celui dans lequel les véhicules sont immatriculés (art. 1^{er}, 2^e al., du projet).

Il faut aussi que ces déclarations de réciprocité puissent avoir effet pour les périodes fiscales antérieures à leur échange (art. 1^{er}, 5^e al., du projet).

Enfin, il est indiqué de n'accorder la faculté d'échanger de telles déclarations que si elles renferment une clause de dénonciation (art. 1^{er}, 5^e al., du projet).

5. Les gouvernements cantonaux, la conférence des directeurs cantonaux des finances, ainsi que les milieux économiques suisses intéressés, approuvent un arrêté fédéral du genre que nous avons décrit. Les gouvernements cantonaux et la conférence des directeurs cantonaux des finances ont toutefois exprimé l'avis qu'avant de remettre une déclaration de réciprocité dans un cas particulier il y aurait lieu de donner encore aux cantons, à la conférence des directeurs cantonaux des finances, ainsi qu'aux associations économiques, l'occasion de se prononcer à son sujet. Une consultation de ce genre restera de mise à l'avenir comme à présent, bien qu'elle puisse se limiter, pour des raisons d'opportunité, aux cantons que touche le cas particulier, à la conférence des directeurs cantonaux des finances, ainsi qu'aux milieux intéressés à la navigation suisse par eau ou par air. Point n'est besoin de mentionner spécialement dans l'arrêté fédéral le droit des cantons et de l'économie à donner leur avis. Il va aussi de soi que le Conseil fédéral informera les chambres fédérales, dans son rapport de gestion, des différentes déclarations de réciprocité, échangées sur la base de l'arrêté. Ces déclarations doivent être publiées dans le *Recueil officiel des lois fédérales* (RO 1949, 1627).

Nous avons l'honneur de vous recommander d'approuver le projet d'arrêté fédéral ci-après.

Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous présenter les assurances de notre haute considération.

Berne, le 30 mai 1952.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

KOBELT

Le chancelier de la Confédération,

Ch. OSER

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

autorisant

**le Conseil fédéral à échanger des déclarations de réciprocité
sur l'imposition des entreprises de navigation maritime, intérieure
ou aérienne**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 30 mai 1952,

arrête :

Article premier

¹ Le Conseil fédéral est autorisé à remettre à tout Etat étranger qui garantit à la Suisse la réciprocité une déclaration d'après laquelle un seul des deux Etats a le droit d'astreindre les entreprises de navigation maritime, intérieure ou aérienne à des impôts sur les recettes et bénéfices provenant de l'exercice de cette navigation, ainsi que sur la fortune mobilière, y compris les véhicules servant à l'exercice de la navigation maritime, intérieure ou aérienne.

² La compétence exclusive pour imposer les recettes, bénéfices et valeurs que désigne le 1^{er} alinéa peut être attribuée par la déclaration soit à l'Etat où se trouve la direction effective de l'entreprise, soit à celui où sont immatriculés les véhicules servant à l'exercice de la navigation maritime, intérieure ou aérienne.

³ La déclaration peut aussi être remise dans le cas où une entreprise de transports aériens de l'un des deux Etats participe à un « pool », à une exploitation en commun ou à un organisme international d'exploitation.

⁴ L'expression « exercice de la navigation maritime, intérieure ou aérienne » s'entend du transport professionnel de personnes ou de choses par le propriétaire, le locataire ou l'affrèteur de bateaux ou d'aéronefs.

⁵ Les déclarations peuvent renfermer une disposition selon laquelle elles sont applicables à partir d'un moment antérieur à leur remise; elles doivent être au surplus munies d'une clause de dénonciation et publiées dans le *Recueil des lois*.

Art. 2

¹ Le Conseil fédéral est chargé de publier le présent arrêté conformément à la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux.

² La date de l'entrée en vigueur du présent arrêté sera fixée par le Conseil fédéral.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'échange de déclarations de réciprocité concernant l'imposition des entreprises de navigation maritime, intérieure ou aérienne (Du 30 mai 1952)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1952
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6262
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1952
Date	
Data	
Seite	281-292
Page	
Pagina	
Ref. No	10 092 761

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.