

Madame la Conseillère fédérale
Karin Keller-Sutter
Cheffe du département fédéral des finances
Bundesgasse 3
3003 Berne

Par courrier électronique :
var@bazg.admin.ch

Paudex, le 26 juin 2023

Consultation : modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles (Oimpauto). Suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles électriques.

Madame la Conseillère fédérale,

Notre organisation a examiné avec intérêt l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

Nous relevons, à la suite du Conseil fédéral, que la mobilité électrique est en croissance dans notre pays. En 2022, environ 17,7% du total des voitures de tourisme immatriculées en Suisse étaient entièrement électriques, ce qui constitue un nouveau record. Nous sommes satisfaits de cette évolution qui nécessitera d'ailleurs de redoubler les efforts pour garantir un approvisionnement en électricité sûr et abordable. A terme, nous estimons que la généralisation de l'électromobilité contribuera à la réussite de la transition énergétique et du respect des engagements pris par la Confédération au titre de l'Accord de Paris sur le climat. Le passage de la propulsion thermique à celle électrique facilitera également l'atteinte des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre figurant dans les Plans climat cantonaux, sans qu'il soit nécessaire de mettre en œuvre de nouvelles taxes ou réglementations qui restreindraient la liberté économique.

Nous nous demandons toutefois si l'actuel essor de l'électromobilité en Suisse s'inscrit dans la durée ou s'il n'est pas plutôt lié à des facteurs conjoncturels tels que la récente prise de conscience écologique de certaines catégories précises de consommateurs. Plusieurs enquêtes, dont celle du comparateur « bonus.ch » publiée en mai 2023, sont particulièrement éclairantes à cet égard. En effet, elles accréditent l'hypothèse selon laquelle le prix de vente demeurerait un facteur important dans la décision d'achat d'un véhicule et non les autres préoccupations, dont celles « climatiques ».

Or, malgré une récente évolution à la baisse, les prix de vente des véhicules électriques restent sensiblement plus élevés que ceux de leurs homologues thermiques. De plus, même si les prix venaient à converger entre les deux types de propulsions (sous l'impulsion notamment des nouvelles stratégies industrielles des grands constructeurs automobiles), les véhicules électriques demeureraient désavantagés en raison des coûts fixes associés à l'électromobilité. En effet, l'acquisition d'un véhicule électrique implique souvent des investissements complémentaires tels que l'installation de bornes de recharge à domicile. Ces

investissements se chiffrent parfois en milliers de francs et ne sont pas défiscalisables, de telle sorte qu'ils sont souvent rédhibitoires pour de vastes catégories d'usagers de la route. Par ailleurs, le faible nombre de bornes de recharge dans les espaces publics constitue un autre problème qui ne pourra pas être résolu rapidement compte tenu de l'ampleur des travaux à réaliser.

D'après l'enquête de « bonus.ch », 71% des sondés n'auraient donc pas l'intention d'acquérir une voiture électrique, principalement pour des raisons de coûts. Les prévisions de forte croissance de l'électromobilité avancées par le Conseil fédéral dans son rapport explicatif (elles-mêmes basées sur les estimations optimistes de l'association « e-mobility ») doivent donc être considérées avec une certaine distance critique. Les résultats de l'enquête susmentionnée nous amènent même à nous demander s'il n'y aurait pas une sorte de « plafond de verre » dans le marché de l'électromobilité. Dans cette hypothèse, le parc automobile suisse resterait dominé par les véhicules thermiques pendant encore de nombreuses années (ces derniers représentent actuellement près de 95% des véhicules en circulation). La Confédération et les cantons seraient alors contraints de revoir la planification de leurs baisses d'émissions de gaz à effet de serre, particulièrement pour ce qui est de leurs objectifs intermédiaires à 2030.

Les risques évoqués ci-dessus nous amènent à apporter notre soutien à l'exonération fiscale dont bénéficient les automobiles électriques au titre de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles (Oimpauto). Pour rappel, cette exonération permet aux véhicules électriques d'échapper au taux d'imposition de 4% qui frappe les automobiles importées ou fabriquées en Suisse selon les dispositions fixées par la loi sur l'imposition des véhicules automobiles (Limpauto). Selon nous, la suppression rapide, au 1^{er} janvier 2024 déjà, de cette exonération prêterait l'électromobilité, alors que tout porte à croire qu'il faut encore l'encourager. Ce constat est d'autant plus vrai que plusieurs cantons ont entamé un processus de diminution, voire de suppression des subventions qu'ils avaient mises en place pour soutenir l'électromobilité.

Pour sa part, le Conseil fédéral fait valoir que la croissance du nombre de véhicules électriques affecte négativement les recettes de la Confédération. Il estime que cette situation met en danger l'entretien et le développement du réseau routier suisse. Il est vrai que la mobilité thermique génère actuellement des rentrées fiscales très importantes au titre de la Limpauto et, surtout, de la taxation sur les huiles minérales. Ces rentrées constituent des sources d'alimentation conséquentes du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Une généralisation de l'électromobilité tarirait effectivement ces sources. Nous notons néanmoins que le fonds FORTA dispose d'importantes réserves et que ces dernières ne cessent de croître pour atteindre près de CHF 4 milliards. Le financement des nouvelles infrastructures routières est donc assuré, au moins pour les prochaines années.

Comme la plupart des dispositifs d'encouragement fiscaux de ce type, l'exonération voulue par l'Oimpauto n'a pas vocation à rester en place indéfiniment. Cependant, conformément aux indications et arguments que nous avons avancés, nous estimons que le temps de son abrogation n'est pas encore venu. Selon nous, il faudrait attendre le moment où le parc de véhicules électriques s'approchera d'une masse critique pour procéder à cette abrogation. En effet, ce n'est que lorsque cette masse critique aura été atteinte que les obstacles à l'achat de véhicules électriques précités diminueront significativement.

Conclusions politiques

Compte tenu des remarques susmentionnées, le Centre Patronal se montre sceptique face à la proposition du Conseil fédéral de supprimer rapidement l'exonération accordée aux

véhicules automobiles électriques, soit au 1^{er} janvier 2024. Au lieu de cette suppression précipitée, il recommande au Conseil fédéral d'élaborer une stratégie de transition qui pourrait se baser sur un nombre minimum de véhicules électriques à atteindre dans le parc automobile suisse. Tant que ce seuil critique ne serait pas atteint, l'exonération devrait demeurer en vigueur. Alternativement, on peut aussi imaginer un dispositif plus flexible, soit une diminution progressive de cette exonération selon la croissance de l'électromobilité et qui pourrait s'étaler sur plusieurs années.

En vous remerciant pour l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Cenni Najy