Centre Patronal

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
vernehmlassungen@astra.admin.ch

Paudex, le 8 janvier 2025

Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques / Impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

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.

Contexte

Compte-tenu de l'objectif climatique de la Suisse de ne plus émettre de gaz à effet de serre d'ici 2050 (zéro émission net), les émissions liées aux transports individuels motorisés devront décroître très fortement. A long-terme, le parc automobile suisse sera principalement composé de véhicules électriques (fonctionnant avec des batteries électriques).

Si cette baisse des émissions constitue une avancée essentielle pour l'atteinte des objectifs climatiques nationaux, elle soulève également des défis importants, notamment en matière de compensation des pertes fiscales. En effet, les recettes tirées des huiles minérales sont appelées à reculer avec la diminution du nombre de véhicules thermiques. Cette évolution pourrait rapidement devenir problématique, dans la mesure où cette taxation contribue de manière déterminante au financement des infrastructures routières (fonds FORTA et FSCR) ainsi qu'au budget général de la Confédération. Or, le fonds FORTA se trouve déjà dans une situation financière fragile puisqu'il perd désormais de l'argent, ce qui pourrait mettre en danger plusieurs projets de maintien ou de développement des infrastructures.

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Le fonds FORTA finance l'exploitation, l'entretien, l'aménagement et la construction des routes nationales. Il constitue également la contribution fédérale aux programmes de trafic d'agglomération. Ses recettes proviennent principalement de la surtaxe sur les huiles minérales, de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière), de l'impôt sur les véhicules automobiles ainsi que, jusqu'à concurrence de 10 %, de l'impôt sur les huiles minérales. En 2024, l'ensemble de ces apports s'élevait à 2,65 milliards de francs, dont la part prépondérante provenait de la surtaxe sur les huiles minérales (1,69 milliard de francs). Ainsi, environ 60 % des recettes du FORTA sont aujourd'hui générées par les automobilistes lors de l'achat de carburant.

Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR)

Par l'intermédiaire du FSCR, la Confédération octroie aux cantons des contributions pour les routes principales, ainsi que des contributions pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques. Ces contributions permettent aux

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

*cantons de construire, d'entretenir et d'exploiter ces infrastructures spécifiques, dont l'entretien est particulièrement coûteux. Le FSCR est alimenté par la moitié de l'impôt sur les huiles minérales, ce qui représentait **1,28 milliard** de francs en 2024.*

A l'horizon de quelques décennies, et au plus tard en 2050, l'impôt sur les huiles minérales sera donc largement tari. Dans la mesure où les véhicules électriques (ainsi que les hybrides rechargeables incluant les véhicules dotés de dispositifs « range extenders ») bénéficient eux aussi des infrastructures routières, le Conseil fédéral estime qu'il est désormais nécessaire que leurs détenteurs contribuent au financement de ces infrastructures. Pour cette raison, les véhicules électriques dits « non routiers » (tracteurs, machines de travail, véhicules agricoles combinés etc.) seront exempté même s'ils empruntent parfois la chaussée. De même, les véhicules dits *mild hybrid* et *full hybrid* (HEV, *Hybrid Electric Vehicles*) qui ne disposent pas d'un connecteur de recharge et dont les batteries ne peuvent donc pas être chargées à partir d'une source d'électricité externe, ne sont pas soumis à la redevance. Par conséquent, ces véhicules continueront à être soumis à l'impôt sur les huiles minérales, ce qui nous semble tout à fait pertinent.

Le Centre Patronal s'engage pour des infrastructures en bon état

Traditionnellement, le Centre Patronal accorde une attention particulière au maintien en bon état des infrastructures de transport, qu'il considère comme l'un des piliers de la prospérité du pays. Aujourd'hui, les infrastructures de transport suisses sont non seulement performantes, mais également bien entretenues, de l'avis unanime de nombreux experts, et ce malgré les contraintes structurelles importantes qui pèsent sur elles (topographie exigeante, variations climatiques, etc.). Cette situation est largement enviée à l'international, alors que plusieurs pays voisins ont dû lancer de vastes programmes de rénovation afin de combler leur retard.

Dans un contexte économique marqué par de multiples incertitudes, la Suisse doit agir de manière proactive afin de préserver cet avantage comparatif. C'est pourquoi le Centre Patronal soutient pleinement la démarche du Conseil fédéral visant à identifier des recettes de substitution destinées à compenser les pertes fiscales évoquées. Il est essentiel que la Confédération puisse continuer à entretenir, exploiter et adapter les infrastructures routières et d'agglomération selon les standards les plus élevés. Cette exigence plaide en faveur d'un système garantissant non seulement une source de financement alternative, mais également le maintien du niveau actuel des recettes issues des huiles minérales.

L'instauration d'une nouvelle taxation ne va pas toujours de soi, en particulier d'un point de vue juridique. A cet égard, il convient de rappeler qu'en 2017, à la suite d'une modification constitutionnelle, la Confédération a obtenu la compétence de percevoir une redevance sur les véhicules automobiles utilisant des moyens de propulsion autres que les carburants fossiles (art. 131, al. 2, let. b Cst.). Les propositions actuelles du Conseil fédéral s'inscrivent donc essentiellement dans la mise en œuvre de cette disposition et ne soulèvent, de notre point de vue, aucune difficulté juridique.

Enfin, nous soulignons néanmoins que toute nouvelle imposition devra être instaurée progressivement. En effet, l'instauration rapide d'une taxation électrique aussi lourde que celle pesant sur les huiles minérales n'aurait guère de sens dans le contexte commercial actuel où les véhicules électriques ne font (de loin) pas encore l'unanimité parmi les consommateurs suisses. Par ailleurs, le poids des véhicules jouant un rôle déterminant dans l'usure des routes, il apparaît pertinent que les véhicules électriques lourds soient soumis à une taxation proportionnellement plus élevée.

Utilisation du produit de l'impôt à l'importation des véhicules automobiles

Compte tenu de ce que nous avançons au titre précédent, il ne nous paraît pas acceptable qu'une partie (jusqu'à 50% du produit net) de l'impôt à l'importation des véhicules automobiles puisse être utilisé pour alimenter le budget général de la Confédération « afin de respecter les prescriptions du frein à l'endettement », comme proposé dans le rapport explicatif. En effet, nous ne voyons pas le lien entre cette proposition et l'ambition du présent projet visant à taxer l'électromobilité pour financer les infrastructures de transport. Il nous semble donc que cette proposition est hors-sujet et constitue en réalité une variable d'ajustement cachée pour soulager le budget de la Confédération.

Plutôt que de se reposer sur de nouvelles rentrées fiscales *ad hoc*, nous invitons le Conseil fédéral à faire les arbitrages politiques qui s'imposent au sein du paquet d'allègement budgétaire 2027 afin de maintenir l'équilibre budgétaire et non d'utiliser ce genre de propositions pour gonfler discrètement les revenus de la Confédération.

Par conséquent, nous tenons à souligner que nous nous opposerons catégoriquement à toute proposition visant réduire l'affectation des recettes nettes de l'impôt automobile au FORTA (qui se monte aujourd'hui à 100%).

Considérations sur les variantes de redevances proposées par le Conseil fédéral

Contrairement aux carburants fossiles, la recharge électrique ne se prête pas à une taxation simple, notamment en raison notamment de son caractère décentralisé : les usagers peuvent recharger leur véhicule à domicile ou sur leur lieu de travail, et non exclusivement dans des stations dédiées. Cette situation complique tant le contrôle que la perception d'une taxe ou d'une redevance.

Confrontés à des problématiques similaires, plusieurs pays – en particulier ceux affichant une forte proportion de véhicules électriques – ont déjà engagé une réflexion sur leur taxation des véhicules. La plupart ont toutefois été confrontés à des difficultés pratiques, que nous évoquerons ci-après.

Dans ce contexte, le Conseil fédéral s'est néanmoins inspiré de ces expériences étrangères (Islande, Nouvelle-Zélande, Norvège etc.) pour proposer deux grandes variantes : une redevance kilométrique, déclinable sous différentes formes, et un impôt sur l'électricité utilisée pour la recharge des véhicules.

Une redevance liée à la prestation kilométrique (fondée sur l'auto-déclaration du nombre de kilomètres effectués ou sur les données du véhicule) ainsi qu'un impôt sur le courant basé sur l'électricité effectivement chargée dans le véhicule, constituent des solutions faisables d'un point de vue technique. Nous relevons néanmoins qu'elles sont complexes à mettre en œuvre et présentent des risques certains pour les consommateurs.

La variante de la prestation kilométrique basée sur l'auto-déclaration (déclaration périodique du compteur kilométrique) présente un risque élevé d'abus. En effet, les données transmises par les usagers peuvent être trafiquées par le biais d'une manipulation du compteur kilométrique. En outre, elle ne permet pas d'exclure les kilomètres parcourus à l'étranger (non-soumis à la taxe).

La sous-variante reposant sur les données issues du véhicule impliquerait quant à elle un système de géolocalisation par satellite techniquement sophistiqué et coûteux, tant pour la collecte que pour le traitement des données. Cette sous-variante soulève par ailleurs de sérieuses préoccupations en matière de protection de la sphère privée, en permettant potentiellement un suivi détaillé des déplacements par les services étatiques. Actuellement, les enjeux liés à la sécurité des données sont majeurs, comme l'a récemment démontré le débat public autour de l'identité électronique. Pour ces raisons, nous nous opposons à cette sous-variante.

La variante dite du « courant de recharge » comporte également des risques importants. Elle ouvrirait la voie à de multiples abus, tels que la recharge via des installations non déclarées. Un phénomène de tourisme de recharge pourrait également apparaître si les cadres législatifs des pays voisins divergeaient de celui de la Suisse. Dans le contexte commercial transfrontalier actuel, ce risque nous paraît rédhibitoire. Enfin, nous soulignons encore que cette solution impliquerait des coûts d'installation et d'exploitation particulièrement élevés.

Pour ces motifs, nous rejetons ces deux variantes et proposons une troisième approche.

Une taxation forfaitaire comme solution

A nos yeux, la solution la plus appropriée consiste en l'instauration d'une taxation forfaitaire générale fondée sur des critères de poids et prévoyant des abattements appropriés pour les véhicules hybrides. En effet, à l'heure actuelle, elle apparaît comme la plus pragmatique, la plus simple, la moins coûteuse et la moins intrusive pour la sphère privée des usagers.

Outre son faible coût, une formule forfaitaire simplifie considérablement les modalités de perception, et réduit également à un minimum l'effort demandé à la personne assujettie en lien avec la redevance. Afin d'assurer une certaine équité entre véhicules électriques et véhicules thermiques, le montant annuel de cette nouvelle redevance devrait être différencié

selon des catégories de poids (les véhicules plus lourds étant soumis à une charge plus élevée que les véhicules plus légers).

Enfin, nous insistons sur le fait que cette future taxe devra être introduite progressivement et préserver la compétitivité des motorisations électriques et hybrides par rapport aux motorisations thermiques. Il conviendra donc de maintenir un parallélisme adéquat entre la taxation des carburants fossiles et la taxe forfaitaire proposée, de manière à garantir une charge fiscale moyenne comparable (TVA et équivalent TVA inclus). Selon nous, la taxation des véhicules électriques et hybrides ne doit en aucun cas freiner l'électrification du parc automobile, laquelle demeure, comme nous l'avons stipulé au début de notre prise de position, indispensable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les transports publics ne doivent pas être oubliés

Le Centre Patronal relève, par ailleurs, que le projet soumis à consultation ne prévoit pas de mécanisme équivalent à la réduction de la taxation des carburants pour les transports publics électriques sous concession fédérale (transport régional et local). Au regard des investissements conséquents consentis pour la décarbonation de ces flottes, il apparaît nécessaire de prévoir une exemption de la taxe – qu'elle soit kilométrique ou liée à l'électricité – pour ce secteur largement soutenu par les collectivités publiques.

A terme, une loi et une autre approche seront nécessaires

A plus long terme, le Centre Patronal souhaite que la Confédération élabore une loi spécifique permettant de taxer les véhicules électriques et hybrides sur la base de leur consommation effective, mesurée directement par le biais d'un dispositif présent à bord du véhicule. Selon plusieurs experts, cette solution n'est pas encore tout à fait mûre mais l'évolution technologique des véhicules et les régulations de l'UE vont dans ce sens, elle finira donc par s'imposer.

A titre d'exemple, on peut citer les solutions de surveillance embarquée de la consommation d'électricité actuellement développées par les constructeurs (OBFCM – On-Board Fuel Consumption Monitoring), qui s'applique déjà aux véhicules à propulsion thermiques et qui s'appliquera à tous les nouveaux véhicules électriques immatriculés dans l'Union européenne entre 2027 et 2029. Cette variante que l'on pourrait qualifier de « mesure embarquée » nous paraît de loin la meilleure, en ce qu'elle permettra de surmonter les principales lacunes et risques que nous avons identifié et discuté ci-dessus dans les variantes actuellement mises en consultation.

Conclusions

Le Centre Patronal soutient cette modification législative (instauration d'une taxe de remplacement) et préconise la variante forfaitaire. Il invite néanmoins la Confédération à continuer à suivre de près l'évolution de la situation et à proposer à terme une loi tenant compte des expériences réalisées à l'étranger, en particulier au sein de l'UE.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Centre Patronal

Cenni Najy