



Berne, le 26 septembre 2025

Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques

ou

Impôt sur le courant de recharge des véhicules électriques

Rapport explicatif en vue de
l'ouverture de la procédure de consultation



Condensé

L'essor de la mobilité électrique entraîne une diminution des recettes générées par l'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants fossiles ; or ces recettes sont importantes pour la Confédération. Ces pertes fiscales doivent être compensées. Le présent rapport présente deux options sous la forme de projets de loi.

Dans la variante « prestation kilométrique », le montant dû pour un véhicule électrique soumis à la redevance est calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus sur le territoire douanier suisse et du poids total du véhicule. Différentes catégories de redevance, et donc différents tarifs, s'appliquent selon le genre de véhicule. Une redevance forfaitaire est proposée pour certains genres de véhicules.

Dans la variante « courant de recharge », l'impôt est calculé en fonction de la quantité d'énergie électrique, exprimée en kilowattheures, qui est injectée dans un équipement de recharge afin de recharger les batteries des véhicules électriques. Cette option prévoit elle aussi un impôt forfaitaire pour certains genres de véhicules.

En outre, la Constitution doit être adaptée de telle sorte que l'affectation des recettes provenant de la redevance ou de l'impôt soit analogue à l'affectation de celles générées par les impôts sur les huiles minérales.

Contexte

Les impôts à affectation obligatoire sur les huiles minérales, qui grèvent par définition les carburants fossiles, constituent la principale source de financement des tâches et dépenses de la Confédération en lien avec la circulation routière. Une partie des recettes de l'impôt sur les huiles minérales (impôt de base) est affectée au budget général de la Confédération. Avec la propagation des véhicules à propulsion alternative et en particulier la progression de l'électromobilité, les recettes provenant des impôts sur les huiles minérales diminuent, de sorte que le financement des tâches et dépenses susmentionnées ne sera plus assuré à long terme.

Le présent projet de financement a pour objectif de garantir à long terme le financement des tâches et des dépenses fédérales liées à la circulation routière ainsi que la contribution au budget général de la Confédération. Puisque les véhicules électriques profitent eux aussi de l'infrastructure routière, il est juste que leurs détenteurs participent à son financement. Les principes fondamentaux suivants sous-tendent la proposition : les déficits causés par l'électromobilité doivent être compensés par une redevance sur le kilométrage des véhicules électriques ou un impôt sur le courant de recharge des véhicules électriques ; les véhicules électriques doivent être soumis à une redevance d'un montant aussi proche que possible de celui que génèrent les véhicules essence et diesel (imposition équivalente), car ils utilisent l'infrastructure routière dans la même mesure. Le financement sera ainsi assuré au même niveau que jusqu'à présent, tout en garantissant une quasi-égalité de traitement entre les différents types de propulsion.

L'imposition des carburants fossiles au moyen de l'impôt sur les huiles minérales a fait ses preuves à plusieurs égards. La taxe prélevée au consommateur final (notamment à l'utilisateur du véhicule) dépend du kilométrage des véhicules (kilomètres parcourus) et de leur consommation spécifique de carburant (consommation aux 100 km).

La perception de l'impôt sur les huiles minérales est de surcroît simple, peu coûteuse et sûre dans son exécution, notamment parce que la Confédération prélève cet impôt auprès d'un nombre limité (une cinquantaine) d'importateurs et d'entreprises qui distribuent les carburants. Ceux-ci répercutent ensuite l'impôt sur le consommateur final, sans que la Confédération ait à s'occuper elle-même de prélever l'impôt auprès des multiples consommateurs finaux.

Sont ici présentées deux variantes de redevance ou d'impôt sur les véhicules électriques, susceptibles d'être aménagées sur le modèle de l'impôt sur les huiles minérales. La présentation exhaustive de ces deux options vise à mettre en évidence les enjeux et les exigences du système de perception, ainsi que les conséquences. Chaque variante présente des avantages et des inconvénients. La consultation permettra de déterminer laquelle des deux est à privilégier.

La grande difficulté de l'introduction d'une nouvelle redevance réside dans son exécution, c'est-à-dire la perception proprement dite auprès des personnes assujetties, avec toutes les exigences techniques et organisationnelles que cela implique. Un système de perception doit être **sûr** (techniquement réalisable, fiable, applicable, inviolable), mais aussi **convivial** (simple, compréhensible, transparent, facile pour les personnes assujetties), **rentable** (frais de perception et de contrôle réduits pour l'autorité d'exécution) et **pérenne** (évolutif, conçu pour l'exploitation à long terme, anticipant les évolutions futures). Il doit en outre être conforme à la législation sur la protection des données et tenir compte du ressenti personnel des assujettis à ce sujet. Enfin, le système de perception devra être opérationnel au plus tard en 2030, et les risques éventuels liés à son introduction devront être réduits au minimum.

Ces exigences multiples font que chacune des deux variantes nécessite un système de perception spécifique. Il convient aussi de prendre en compte le contexte propre au genre de véhicule ou à l'utilisateur. Les frais de perception doivent notamment conserver une proportion raisonnable par rapport aux recettes générées par la redevance. Enfin, pour que la redevance soit acceptée par le plus grand nombre, il convient de limiter autant que possible les contraintes imposées aux personnes assujetties.

Teneur de la variante « prestation kilométrique » (redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques)

Dans la variante « prestation kilométrique », le montant de la redevance sur les véhicules électriques (véhicules électriques à batterie et véhicules hybrides rechargeables) est calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus sur le territoire douanier suisse. Le montant du tarif par kilomètre parcouru dépend du genre de véhicule (par ex. voiture de tourisme, camion) et du poids total du véhicule. Cette différenciation permet d'aménager la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques selon le modèle des impôts sur les huiles minérales. S'agissant des véhicules essence et diesel, l'impôt sur les huiles minérales prélevé par véhicule dépend finalement du kilométrage et de la consommation spécifique de carburant (consommation aux 100 km). Quant à elle, cette consommation spécifique de carburant dépend entre autres du poids du véhicule. Le calcul basé sur le kilométrage en fonction du genre et du poids du véhicule permet en définitive d'appliquer aux véhicules électriques une redevance au kilomètre presque équivalente à celle des véhicules comparables à essence et diesel. Ce modèle tarifaire s'applique aux voitures de tourisme, aux véhicules utilitaires légers (minibus, véhicules de livraison, voitures automobiles légères) immatriculés en Suisse, ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds immatriculés en Suisse et à l'étranger, dédiés au transport de marchandises et de personnes. S'agissant des véhicules purement électriques à batterie, 100 % du tarif kilométrique fixé par la loi sont facturés. Pour les véhicules hybrides rechargeables, le tarif kilométrique est réduit de 50 %, car ces véhicules utilisent en partie des carburants soumis à l'impôt sur les huiles minérales. Ce demi-tarif permet d'éviter que les véhicules hybrides rechargeables ne soient doublement taxés.

Pour des raisons pratiques, les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur ainsi que les cyclomoteurs sont soumis à une redevance forfaitaire annuelle dont le montant, excepté dans le cas des cyclomoteurs, est influencé par le poids du véhicule.

Pour des raisons pratiques également, d'autres réglementations peuvent s'appliquer aux détenteurs de véhicules étrangers d'un poids total inférieur ou égal à 3,5 tonnes, car ils ne séjournent souvent que pour une courte durée en Suisse ou parcourent nettement moins de kilomètres par an sur le territoire suisse. Les détenteurs de ces véhicules ont la possibilité de s'acquitter d'une redevance forfaitaire. Selon la durée du séjour, ils peuvent choisir entre un forfait d'une journée, d'une semaine, de deux semaines, d'un mois, de deux mois ou d'un an. Il leur est également possible d'opter pour une redevance liée à la prestation kilométrique. Cette forme de redevance requiert toutefois un enregistrement auprès d'un prestataire afin de saisir le kilométrage parcouru.

Les véhicules électriques du secteur dit « non routier » (par ex. tracteurs, machines de travail, chariots de travail, luges à moteur) et les fauteuils roulants électriques ne sont pas soumis à la redevance.

Pour percevoir la redevance sur les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers et lourds, il faut d'abord déterminer les kilomètres parcourus sur le territoire douanier. Alors que les kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds sont en principe relevés à l'aide du système de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), les détenteurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers ont le choix, pour cette détermination, entre une déclaration individuelle, c'est-à-dire une communication périodique du kilométrage, et différentes solutions techniques permettant

de calculer précisément les kilomètres parcourus sur le territoire douanier. La déclaration individuelle constitue une solution simple, peu coûteuse et susceptible d'être appliquée jusqu'au moment de l'introduction de la redevance. L'homologation de solutions techniques, utilisant les données générées numériquement par les véhicules connectés ou prenant la forme d'appareils externes tels que les dongles OBD (« On-Board Diagnostics », diagnostic embarqué), permettra en outre de calculer avec précision la base de taxation, aspect particulièrement important pour les personnes assujetties à la redevance qui se déplacent beaucoup à l'étranger. Dans le cadre de la déclaration individuelle, afin que les kilomètres parcourus à l'étranger puissent être exclus, du moins en partie, du kilométrage soumis à la redevance, il est prévu que le Conseil fédéral puisse octroyer une déduction forfaitaire.

Pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers, aucune coordonnée géographique (géodonnée) n'est comprise dans la déclaration de la prestation kilométrique à la Confédération. Une telle géolocalisation fournirait une base pour calculer des tarifs en fonction du lieu et de l'heure. Une redevance aménagée sur ce modèle est par conséquent exclue d'emblée, ce qui permet de respecter les principes de « privacy by design » (protection des données dès la conception) et de « privacy by default » (protection des données par défaut) inscrits dans la loi sur la protection des données.

Teneur de la variante « courant de recharge » (impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques)

Dans la variante axée sur le courant de recharge, le montant de l'impôt est calculé en fonction de la quantité d'énergie électrique (kWh) utilisée pour recharger un véhicule électrique. Le relevé de la quantité d'énergie taxée s'effectue par le biais de l'équipement de recharge, qu'il soit public ou privé. La quantité d'électricité mesurée est celle qui est injectée dans l'équipement de recharge (courant de recharge). Qu'elle provienne du réseau électrique ou qu'elle soit de production propre (par ex. installations solaires), cette électricité est soumise à l'impôt, pour autant qu'elle soit acheminée vers un équipement de recharge. Ce sont les exploitants des équipements de recharge qui sont assujettis à l'impôt sur le courant de recharge.

Conformément au modèle de l'impôt sur les huiles minérales et pour des raisons techniques, le tarif sur le courant de recharge est un tarif unitaire. Ce tarif de 22,8 ct./kWh s'applique indépendamment du genre de véhicule rechargé. Il a été calculé de manière à ce que la charge fiscale de tous les véhicules électriques soit comparable en moyenne aux impôts sur les huiles minérales appliqués aux véhicules à combustion.

Dès lors qu'un équipement sert à recharger des véhicules électriques immatriculés, son exploitant est tenu de le faire enregistrer. Ces équipements de recharge doivent répondre à différentes exigences techniques : Ils doivent être munis d'un appareillage de mesure certifié et d'une interface de communication permettant un transfert automatique des données. Dans certains cas exceptionnels, il est possible de renoncer à l'interface de communication.

Les données mesurées sont transmises, via une plateforme, aux gestionnaires du réseau de distribution responsables de la perception, qui procèdent à la taxation et facturent l'impôt. Dans l'idéal, la transmission des données se fait automatiquement, via une interface de communication. Lorsque c'est le cas, l'intégrité des données est garantie par un processus de transmission certifié. La transmission automatique n'est toutefois pas obligatoire. Une transmission au moyen d'une déclaration individuelle est aussi possible. Dans ce cas, la personne assujettie à l'impôt indique les données mesurées certifiées dans un masque de saisie ou dans une interface, sur la plateforme, et ces informations sont ensuite transmises aux gestionnaires de réseau de distribution compétents.

Une redevance forfaitaire est introduite pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur et les cyclomoteurs (ci-après regroupés sous le terme générique de « petits véhicules »), étant donné que ceux-ci sont souvent rechargés sur des prises domestiques ordinaires qu'il serait disproportionné d'équiper de dispositifs de mesure certifiés. Cette redevance forfaitaire s'applique uniquement aux « petits véhicules » immatriculés en Suisse. Pour des raisons techniques, on renonce à percevoir une taxe forfaitaire sur les « petits véhicules » immatriculés à l'étranger. Certains de ces « petits véhicules » étant en effet rechargés, pendant leur séjour en Suisse, sur des bornes publiques assujetties, ils contribuent en partie à payer l'impôt sur le courant de recharge.

Étant donné que les moyens techniques nécessaires pour percevoir l'impôt sur le courant de recharge ne seront probablement pas en place avant 2035, une redevance forfaitaire également applicable à d'autres genres de véhicules sera introduite temporairement à partir de 2030 afin de garantir le financement. Cette réglementation transitoire s'applique, outre aux « petits véhicules » déjà assujettis à un impôt forfaitaire, aux véhicules des genres suivants : voitures de tourisme, minibus, voitures de livraison et voitures automobiles légères. Le montant de l'impôt forfaitaire est axé sur le genre et le poids total du véhicule. Les véhicules électriques d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes ainsi que les véhicules du secteur non routier sont exclus du régime transitoire et ne seront donc pas assujettis à l'impôt avant 2035.

Modification de la Constitution fédérale

Dans le cadre du projet de création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), il est prévu dans la Constitution que la Confédération puisse percevoir une redevance sur les véhicules dotés d'un système de propulsion alternative. Selon la Constitution fédérale en vigueur, les recettes issues de cette redevance doivent obligatoirement être entièrement affectées au FORTA. La modification ici proposée vise à utiliser les recettes provenant de la redevance ou de l'impôt sur les véhicules électriques de manière analogue à celles des impôts sur les huiles minérales, ceci afin de garantir que les futures recettes générées par la redevance ou l'impôt viennent alimenter le FORTA, le financement spécial de la circulation routière (FSCR) et le budget général de la Confédération.

En outre, l'utilisation de l'impôt sur les véhicules automobiles devra faire l'objet d'une nouvelle réglementation dans le cadre de la correction des déficits structurels du budget fédéral.

Table des matières

1	Contexte	10
1.1	Nécessité d’agir et objectifs	10
1.2	Perspectives financières	12
1.2.1	Compensation de la baisse des revenus des impôts sur les huiles minérales	12
1.2.2	Fonds pour les routes nationales et le trafic d’agglomération (FORTA)	13
1.2.3	Financement spécial pour la circulation routière (FSCR)	14
1.2.4	Interdépendance entre le FORTA et le FSCR	14
1.2.5	Budget général de la Confédération	15
1.3	Solutions proposées	15
1.4	Autres solutions examinées, mais écartées	16
1.4.1	Modalités et base de calcul	16
1.4.2	Méthodes de perception rejetées	18
1.4.3	Redevance liée à la prestation kilométrique en substitution complète des impôts sur les huiles minérales	19
1.5	Évolution à l’étranger	20
1.6	Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu’avec les stratégies du Conseil fédéral	21
1.7	Classement d’interventions parlementaires.....	21
	Partie A : Variante « prestation kilométrique »	22
2	Présentation du projet	22
2.1	Réglementation proposée.....	22
2.1.1	Description de la redevance	22
2.1.2	Assujettissement à la redevance	22
2.1.3	Modèles tarifaires (base de calcul et montant de la redevance)	24
2.1.3.1	Principes fondamentaux	24
2.1.3.2	Modèle tarifaire de la catégorie de redevance « Voitures de tourisme »	26
2.1.3.3	Modèle tarifaire de la catégorie de redevance « véhicules utilitaires légers »	30
2.1.3.4	Modèles tarifaires de la catégorie de redevance « Véhicules utilitaires lourds »	31
2.1.3.5	Modèle tarifaire de la catégorie de redevance « motocycles »	34
2.1.3.6	Catégorie de redevance « cyclomoteurs »	35
2.1.4	Modèles tarifaires en partie différents pour les véhicules à moteur étrangers	36
2.1.4.1	Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « Voitures de tourisme »	36
2.1.4.2	Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « véhicules utilitaires légers »	37
2.1.4.3	Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds »	37
2.1.4.4	Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « Motocycles »	38
2.1.4.5	Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « cyclomoteurs »	38
2.1.5	Taxe sur la valeur ajoutée en lien avec les impôts sur les huiles minérales	38
2.1.6	Perception et exécution	40
2.1.6.1	Principes fondamentaux	40

2.1.6.2	Résumé.....	41
2.1.6.3	Perception dans les catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers »	42
2.1.6.4	Perception dans la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds destinés au transport de marchandises »	50
2.1.6.5	Perception dans la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds destinés au transport de personnes »	50
2.1.6.6	Perception dans la catégorie de redevance « motocycles »	51
2.1.6.7	Perception dans la catégorie de redevance « cyclomoteurs »	51
2.1.6.8	Perception sur les véhicules étrangers dans les catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers »	52
2.1.6.9	Perception sur les véhicules étrangers dans la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds affectés au transport de personnes »	54
2.1.6.10	Perception sur les véhicules étrangers dans la catégorie de redevance « motocycles » ..	55
2.2	Hydrogène	55
2.3	Adéquation des tâches aux moyens financiers	56
2.4	Mise en œuvre	56
3	Commentaire par article pour la variante « prestation kilométrique ».....	58
3.1	Constitution fédérale	58
3.2	Loi fédérale concernant une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques.....	60
4	Effets de la variante « prestation kilométrique »	78
4.1	Conséquences pour la Confédération	79
4.1.1	Conséquences financières	79
4.1.1.1	Recettes	79
4.1.1.2	Coûts.....	80
4.1.2	Personnel.....	83
4.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.....	83
4.3	Conséquences économiques	83
4.4	Conséquences sociales	84
4.5	Conséquences environnementales	84
4.6	Autres conséquences	85
5	Aspects juridiques.....	85
5.1	Constitutionnalité	85
5.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	86
5.3	Forme de l'acte à édicter	86
5.4	Qualification fiscale	87
5.5	Assujettissement au frein aux dépenses	87
5.6	Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale	88
5.7	Conformité à la loi sur les subventions	88
5.8	Délégation de compétences législatives.....	88
5.9	Protection des données	88
5.9.1	Données personnelles	88
5.9.2	Statut des prestataires	89
5.9.3	Communication des données	89
5.9.4	Système de contrôle	90

5.9.5	Relations avec le règlement général de l'UE sur la protection des données	90
5.9.6	Risque d'atteinte à personnalité ou aux droits fondamentaux des personnes concernées	90
PARTIE B : Variante « courant de recharge »		91
6	Présentation du projet.....	91
6.1	Réglementation proposée.....	91
6.1.1	Description de l'impôt.....	91
6.1.2	Assujettissement à l'impôt	91
6.1.3	Modèles tarifaires (base de calcul et montant de l'impôt)	92
6.1.3.1	Principes fondamentaux	92
6.1.3.2	Inférer le tarif pour le courant de recharge	92
6.1.3.3	Impôt forfaitaire applicable aux « petits véhicules »	94
6.1.3.4	Impôt forfaitaire à titre de solution transitoire applicable à d'autres genres de véhicules .	95
6.1.4	Véhicules automobiles étrangers.....	95
6.1.5	Résumé de la perception de l'impôt forfaitaire	95
6.1.6	Méthodes de relevé rejetées	96
6.2	Modalités de perception de l'impôt sur le courant de recharge	96
6.2.1	Exigences et vue d'ensemble des modalités de perception	96
6.2.2	Acteurs impliqués dans le processus de perception	99
6.2.3	Organisation de l'exécution : tâches des différents acteurs	100
6.2.4	Processus de perception de l'impôt sur le courant de recharge.....	102
6.2.4.1	Information	102
6.2.4.2	Outillage et enregistrement de l'équipement de recharge	103
6.2.4.3	Saisie et transmission des données de mesure	105
6.2.4.4	Établissement de l'impôt.....	105
6.2.4.5	Encaissement	105
6.2.4.6	Versement à la Confédération	106
6.2.4.7	Option examinée, mais non retenue : système de contrôle pour empêcher que des équipements de recharge non enregistrés servent à contourner l'impôt	106
6.2.5	Perception de l'impôt forfaitaire	108
6.3	Adéquation des tâches aux moyens financiers	108
6.4	Mise en œuvre	108
7	Commentaire des différents articles de la variante « courant de recharge ».....	110
7.1	Constitution fédérale	110
7.2	Loi fédérale concernant un impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques	112
8	Effets de la variante « courant de recharge »	128
8.1	Conséquences pour la Confédération	128
8.1.1	Aspects financiers.....	129
8.1.1.1	Recettes	129
8.1.1.2	Coûts.....	130
8.1.2	Effets sur le personnel (Confédération).....	132
8.1.3	Taxe sur la valeur ajoutée	133
8.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.....	134

8.3	Conséquences économiques	134
8.4	Conséquences sociales	134
8.5	Conséquences environnementales	135
8.6	Autres conséquences	136
8.6.1	Conséquences sur le trafic	136
8.6.2	Conséquences sur le transport de marchandises	136
8.6.3	« Tourisme de recharge »	136
8.6.4	Potentiel de fraude fiscale	136
9	Aspects juridiques de la variante « courant de recharge »	137
9.1	Constitutionnalité	137
9.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	137
9.3	Forme de l'acte à édicter	138
9.4	Qualification fiscale	138
9.5	Assujettissement au frein aux dépenses	138
9.6	Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale	138
9.7	Conformité à la loi sur les subventions	138
9.8	Délégation de compétences législatives	138
9.9	Protection des données	139
9.9.1	Données personnelles	139
9.9.2	Prélèvement de l'impôt	139
9.9.3	Poursuites pénales par l'autorité fédérale	140
9.9.4	Risque d'atteinte à personnalité ou aux droits fondamentaux des personnes concernées	140
10	Comparaison des variantes	141
11	Liste des abréviations	144
12	Glossaire	147
Annexe 1	Parc de véhicules au 31 décembre 2024 selon le SIAC	152
Annexe 2	Évolution du parc de véhicules par type de propulsion	153
Annexe 3	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération – comptes 2024	155
Annexe 4	Financement spécial circulation routière – comptes 2024	155
Annexe 5	Tableau Tarifs VT par 100 kilogrammes (BEV)	156
Annexe 6	Tableau Tarifs VULé par 100 kilogrammes (BEV)	157
Annexe 7	Tableau Tarifs VULo par 1000 kilogrammes (BEV)	158
Annexe 8	Exemples de tarifs dans la catégorie de redevance Voitures de tourisme	159

Rapport explicatif

1 Contexte

1.1 Nécessité d'agir et objectifs

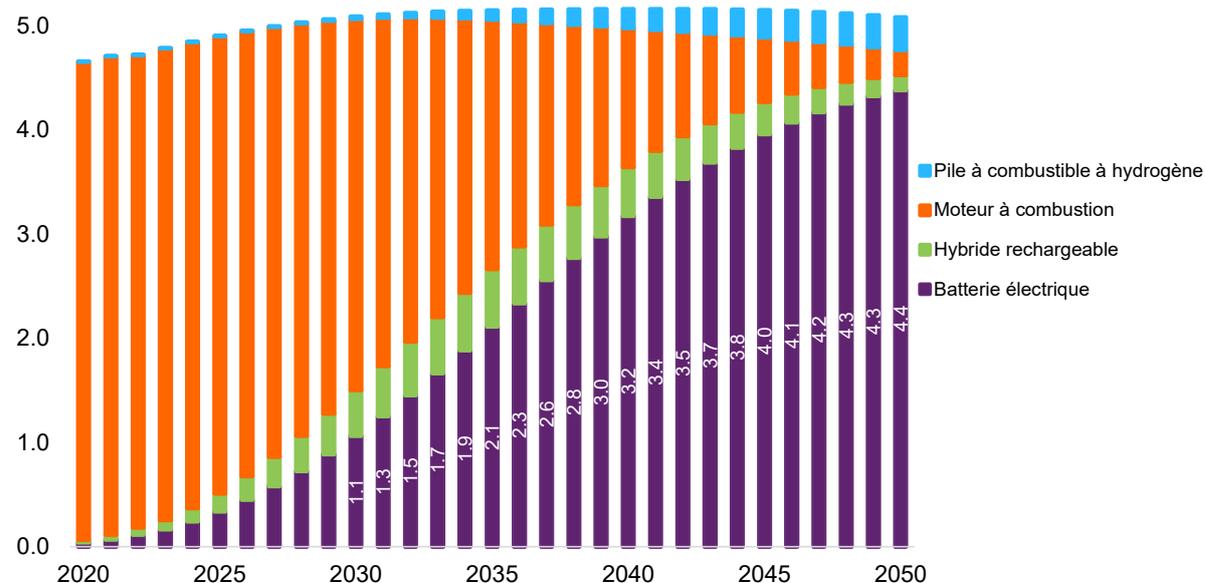
Les impôts sur les huiles minérales (impôt et surtaxe sur les huiles minérales) grevant les carburants fossiles constituent la principale source des recettes de la Confédération qui servent à financer les tâches et les dépenses liées à la circulation routière. Ils alimentent le financement spécial pour la circulation routière (FSCR ; 1,3 milliard de francs en 2024), le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA ; 1,7 milliard de francs) et le budget général de la Confédération (1,3 milliard de francs). Le trafic routier joue un rôle central puisque le transport des personnes se fait à environ 80 % par la route.

Actuellement, l'impôt sur les huiles minérales s'élève à 76,82 centimes au litre pour l'essence et à 79,57 centimes pour l'huile diesel. En 2024, la Confédération a perçu au total 4,2 milliards de francs grâce à l'imposition sur les huiles minérales (bénéfice net, hors kérosène et combustibles). En 2019 (soit avant la pandémie de Covid), les recettes de l'imposition sur les huiles minérales s'élevaient encore à plus de 4,4 milliards de francs, et en 2015 à environ 4,6 milliards de francs.

Avec l'essor de la mobilité électrique et le recul consécutif des véhicules fonctionnant à l'essence ou au diesel, les recettes générées par les impôts sur les huiles minérales diminuent, de sorte que le financement des tâches et dépenses liées à la circulation routière ne sera plus assuré à l'avenir si aucune mesure n'est prise. Selon des estimations, environ 30 % des voitures de tourisme en 2030 et environ 70 % en 2040 seront des véhicules électriques à batterie (véhicules hybrides rechargeables inclus). Représentant environ trois quarts du parc automobile total, les voitures de tourisme sont le genre numériquement majoritaires, raison pour laquelle il est mis en avant dans le présent rapport.

Figure 1 : Évolution du parc de voitures de tourisme par type de motorisation¹

Nombre de véhicules en millions
6.0



Les autres genres de véhicules devraient connaître une évolution similaire à long terme. L'Annexe 1 indique la composition actuelle du parc de véhicules routiers immatriculés et la part de véhicules électriques. L'Annexe 2 présente l'évolution attendue par type de propulsion pour les véhicules utilitaires

¹ Source : Manuel des coefficients d'émission du trafic routier (MICET), INFRAS, 2024 (en allemand et en anglais)

légers, les véhicules utilitaires lourds et les motocycles. Les évaluations du développement de l'électromobilité seront actualisées en fonction de données réelles dans le cadre du message.

Avec l'objectif climatique de la Confédération de ne plus émettre de gaz à effet de serre d'ici 2050 (zéro émission nette), il faut s'attendre à ce que le parc automobile soit principalement composé sur le long terme de véhicules électriques. Seul un nombre très restreint de véhicules traditionnels équipés d'un moteur à combustion devrait subsister (par ex. voitures anciennes et véhicules spéciaux difficiles à remplacer par des véhicules électriques). L'impôt sur les huiles minérales sera ainsi tari, de sorte que le FORTA, le FSCR et le budget général de la Confédération ne disposeront plus des recettes générées aujourd'hui par les impôts sur les huiles minérales.

Chaque fois qu'un véhicule à essence ou diesel fait place à un véhicule électrique, la Confédération perd des rentrées provenant de l'impôt sur les huiles minérales. Actuellement, pour une voiture de tourisme, cela représente en moyenne environ 600 francs d'impôts sur les huiles minérales par an. C'est ce qui ressort des inégalités fiscales actuelles entre les types de propulsion. Puisque les véhicules électriques profitent eux aussi de l'infrastructure routière, il est juste que leurs détenteurs participent à son financement.

Dans le cadre de la votation sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, acceptée par le peuple et les cantons le 12 février 2017, la Confédération a reçu, en vertu de l'art. 131, al. 2, let. b, de la Constitution fédérale (Cst.), la compétence de percevoir une redevance sur les véhicules automobiles lorsque ceux-ci utilisent des moyens de propulsion autres que les carburants et non soumis à l'impôt sur les huiles minérales. Selon l'art. 86, al. 2, let. d, Cst., les recettes provenant de cette redevance doivent obligatoirement être affectées en intégralité au FORTA. Or, le FSCR et le budget général de la Confédération sont également concernés par la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales consécutive au développement de l'électromobilité. Le présent projet vise par conséquent à réviser les art. 86 et 131 Cst., pour que les recettes générées par la redevance soient affectées de manière analogue à celles provenant de l'impôt sur les huiles minérales. Les recettes générées par cette redevance alimenteront ainsi également le FSCR et les finances fédérales.

La redevance permettra de compenser la baisse des rentrées de l'impôt sur les huiles minérales consécutive à l'essor de l'électromobilité. La redevance pourra ainsi garantir le financement à long terme de l'infrastructure de transport (FORTA et FSCR) et alimenter le budget de la Confédération, au même titre que l'impôt sur les huiles minérales aujourd'hui.

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) et financement spécial pour la circulation routière (FSCR)

Le FORTA est un fonds de durée illimitée, inscrit dans la Constitution. Il sert à financer toutes les tâches de la Confédération en lien avec les routes nationales ainsi que les contributions fédérales aux infrastructures du trafic d'agglomération. Le FORTA est alimenté par des ressources à affectation déterminée, définies dans la Constitution fédérale, et principalement par la surtaxe sur les huiles minérales.

Quant au FSCR, il met en rapport avec les recettes à affectation déterminée de l'impôt sur les huiles minérales les dépenses résultant des différentes affectations fixées dans la Constitution. Il s'agit notamment de la participation à la facture routière des cantons, du soutien au transfert du trafic lourd de la route vers le rail, des apports au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), des contributions aux mesures de protection de l'environnement et du paysage ainsi que de charges liées à la recherche et à l'administration.

L'Annexe 3 et l'Annexe 4 indiquent les sources de recettes et les dépenses du FORTA et du FSCR pour l'année 2024.

Il s'agit en somme d'établir une nouvelle loi fédérale qui réglera les modalités de perception des redevances en exécution de la disposition constitutionnelle susmentionnée et pour laquelle deux variantes sont ici présentées.

Par ailleurs, tous les moyens de propulsion à base de matières (c'est-à-dire tous les carburants) sont soumis à la loi sur l'imposition des huiles minérales pour autant qu'ils soient destinés à être utilisés

comme carburants. L'art. 2, al. 2, de la loi fédérale du 21 juin 1996² sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin) définit ce que l'on entend par « carburant ». Selon cette définition, tous les carburants biogènes et synthétiques sont en principe également soumis à l'impôt sur les huiles minérales.

Exigences fondamentales relatives à l'aménagement et à la perception de la redevance

Pour que le niveau des recettes de l'impôt sur les huiles minérales de ces dernières années puisse être à peu près maintenu, il faut en principe que la charge fiscale moyenne appliquée aux véhicules électriques soit aussi proche possible que celle des véhicules à essence et diesel moyens (imposition équivalente). Parallèlement, il s'agit, en ce qui concerne le montant de la redevance au niveau des différents véhicules, de traiter autant que possible de la même manière des véhicules comparables, indépendamment de leur énergie motrice.

Le système de perception doit être fiable et fonctionner à tout moment sans défaillance. La redevance doit pouvoir être perçue de manière simple, efficace et peu coûteuse, tant pour les personnes assujetties à la redevance que pour les autorités chargées de l'exécution. Le système de perception doit par ailleurs être à l'abri des manipulations, de sorte à garantir le paiement correct de la redevance par toutes les personnes assujetties, sans pour autant déployer des moyens coûteux de contrôle et de mise en œuvre. Du point de vue technologique, le système de perception doit être aussi neutre que possible, en perspective d'évolutions techniques qui ne sont pas encore prévisibles aujourd'hui. Il n'y a pas lieu de privilégier ou de défavoriser une solution technique : le seul élément décisif doit être de garantir une perception fiable (principe de la neutralité technologique).

En outre, la perception de la redevance ne doit pas venir perturber la fluidité du trafic aux postes-frontières. Enfin, elle doit satisfaire à tout moment aux prescriptions en matière de protection des données, ce qui implique non seulement de respecter formellement les exigences légales, mais aussi de tenir compte du « ressenti » des personnes assujetties vis-à-vis de la protection des données.

1.2 Perspectives financières

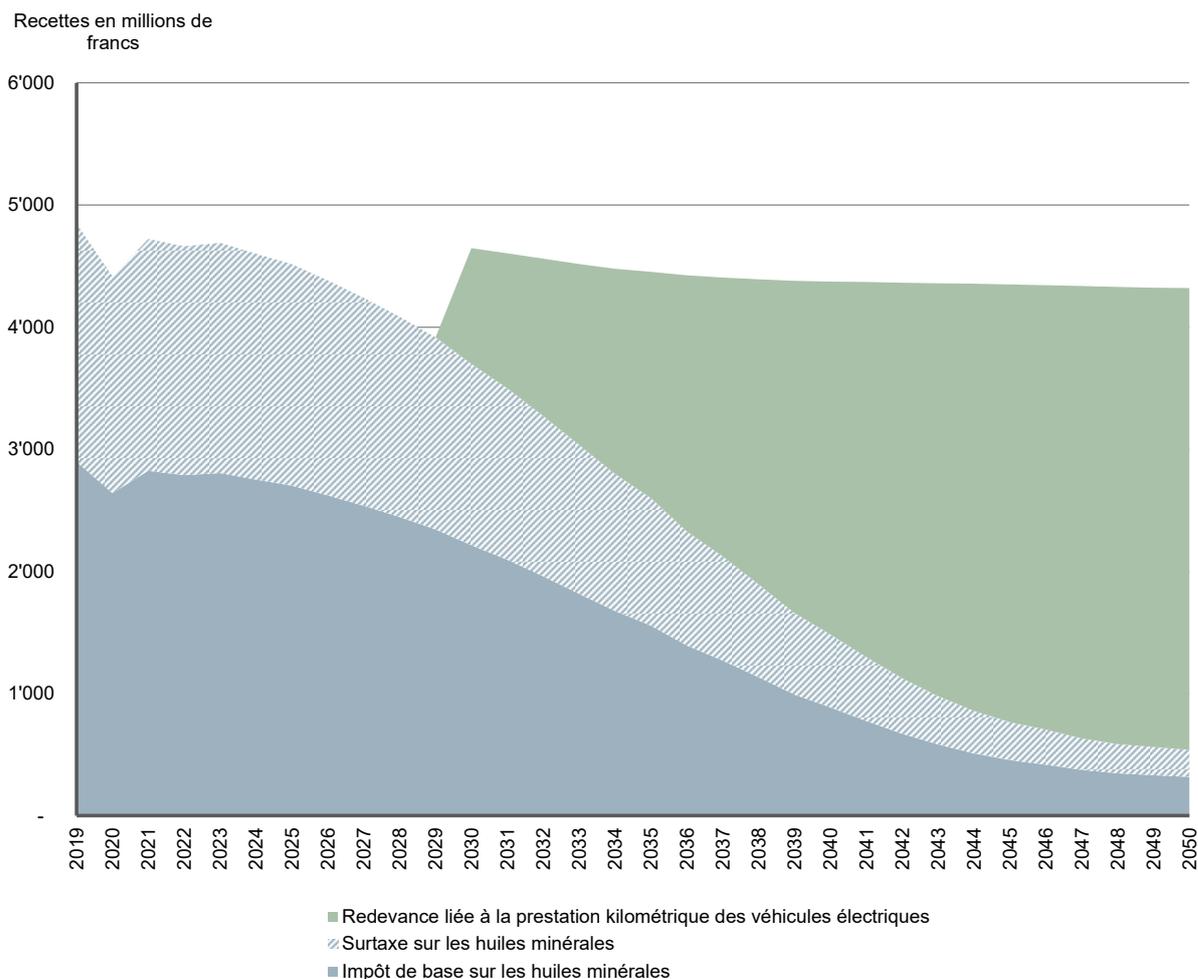
1.2.1 Compensation de la baisse des revenus des impôts sur les huiles minérales

La baisse des impôts sur les huiles minérales, comme expliqué au chiffre 1.1, entraîne des répercussions sur trois instruments de financement de la Confédération : le FORTA, dont ces impôts représentent la majorité des recettes, le FSCR qui est uniquement alimenté par l'impôt sur les huiles minérales ainsi que la caisse fédérale. Cette baisse des recettes met ainsi en péril non seulement le financement par le FORTA des routes nationales et des programmes d'agglomérations, mais également le financement des routes sous la compétence des cantons, sans oublier toutes les contributions aux cantons liées à l'environnement et aux protections contre les dangers naturels provenant du FSCR. En outre, la baisse des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales va grever le budget général de la Confédération et mettre en difficulté le respect des exigences du frein à l'endettement.

La redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques, respectivement l'impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques, doit permettre de compenser ces conséquences négatives. Même s'il n'est pas prévu de répartir les revenus de la redevance, resp. de l'impôt, en deux composantes formellement distinctes, comme c'est le cas avec les huiles minérales avec un impôt et une surtaxe, il est prévu de répartir les recettes de cette nouvelle redevance, resp. impôt, selon la même clé de répartition que celle utilisée pour les impôts sur les huiles minérales. Le graphique suivant montre l'évolution des recettes de la taxe sur les huiles minérales conformément à l'évolution attendue de l'électromobilité (cf. ch. 1.1 et à l'Annexe 2) et aux recettes attendues de la redevance telles que décrites dans les chapitres suivants.

² RS 641.61

Figure 2 : Estimation des recettes (recettes brutes)



Les répercussions sur les trois instruments de financement sont expliquées en détail dans les chiffres suivants.

1.2.2 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Le FORTA sert à financer l'exploitation, l'entretien, l'aménagement et la construction des routes nationales ainsi que les contributions fédérales aux programmes de trafic d'agglomération. Les apports au FORTA sont principalement composés 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 et jusqu'à 10% de l'impôt sur les huiles minérales. L'ensemble de ces apports se montait à 2,65 milliards de francs pour l'année 2024, dont la majorité est assurée par la surtaxe sur les huiles minérales (1,69 milliards de francs). Ainsi, environ 60% des recettes du FORTA sont assurées aujourd'hui par la contribution des automobilistes lorsqu'ils font le plein d'essence ou de diesel.

Du côté des dépenses du FORTA, plus de la moitié servent à financer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales, c'est-à-dire pour assurer chaque jour un trafic sûr, ce qui représente annuellement un montant de plus de 2 milliards de francs. Ensuite, entre 9 et 12% des dépenses du FORTA sont destinées au trafic d'agglomération. Il s'agit ici de contributions versées aux cantons afin de rendre les infrastructures de transport plus efficaces et durables dans les villes et les agglomérations. D'autres dépenses sont prévues pour l'achèvement du réseau des routes nationales. Finalement, le FORTA permet le financement des aménagements au sens d'accroissement des capacités et de grands projets. Ces projets ne représentent qu'environ 20% des dépenses du FORTA.

Le FORTA ne peut légalement pas s'endetter, il doit donc en permanence disposer de liquidités suffisantes. Cette liquidité est cependant en décroissance, elle s'élevait à 3,67 milliards de francs à la fin 2023 puis à 3,40 milliards fin 2024 avec des perspectives décroissantes pour les prochaines années.

On observe aujourd'hui et pour les prochaines années, c'est-à-dire avant l'introduction d'une redevance, resp. d'un impôt, un déficit annuel du FORTA qui va être financé par ses réserves actuelles. Ces réserves financières permettent pour l'instant de garantir un équilibre financier et d'éviter l'éventualité de devoir arrêter des projets déjà en cours par manque de liquidité. Les projections montrent cependant que la liquidité du FORTA va tendre vers zéro vers 2030 ; à partir de là les dépenses annuelles ne pourront plus dépasser les recettes. Avec les sources des recettes actuelles, il ne sera plus possible à partir de 2030 de financer un plafond des dépenses d'ampleur actuelle pour l'exploitation, l'entretien et l'extension des routes nationales. Cela aura également un impact important sur la disponibilité des moyens financiers pour les autres tâches, telles que l'achèvement du réseau des routes nationales, les projets d'accroissement des capacités et les programmes d'agglomération. Dans une telle situation, la priorité sera accordée pour l'entretien et l'exploitation des routes nationales, dépenses qui ont une influence directe sur la sécurité et la disponibilité des routes nationales.

L'introduction d'une redevance, resp. d'un impôt, dès 2030 attribuera une nouvelle source de recettes au FORTA. Cela permettra de compenser la baisse des recettes des impôts sur les huiles minérales et de garantir que les routes nationales puissent continuer à être entretenues et exploitées en sécurité tout en assurant que des fonds soient disponibles pour l'achèvement du réseau ainsi que pour les programmes d'agglomération. Les projets d'accroissement des capacités font actuellement l'objet d'une priorisation avec une vision à long terme, basée sur une équité dans les régions et une synergie avec les autres moyens de transports, dans le cadre du projet «Transports'45» (projet du DETEC visant à examiner les projets d'aménagement prévus pour tous les moyens de transport). Ces projets d'aménagements au sens d'accroissement des capacités ne représentent qu'une partie minoritaire des dépenses qui s'ajoutent aux coûts d'exploitation, d'entretien et d'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales.

1.2.3 Financement spécial pour la circulation routière (FSCR)

Le financement spécial pour la circulation routière finance des tâches et dépenses liées à la circulation routière, à l'exception des routes nationales et des contributions aux programmes de trafic d'agglomération. Les apports au FSCR sont composés de la moitié de l'impôt sur les huiles minérales, ce qui a représenté 1,28 milliards de francs en 2024. Comme le FSCR est uniquement alimenté par une partie de l'impôt sur les huiles minérales, ce financement est directement impacté par la baisse du nombre de véhicules thermiques et leurs remplacements par des véhicules électriques. Le FSCR fait l'objet d'un déficit se montant à près de 16 millions de francs pour 2024 et les projections montrent un déficit en augmentation pour les prochaines années, principalement à cause des recettes qui sont en constante baisse. Même si les dépenses ont aussi une tendance à la baisse, cela ne sera pas suffisant pour compenser la diminution des recettes. Sans mesures, les déficits annuels du FSCR vont continuer à augmenter.

La Confédération octroie en effet aux cantons, par l'intermédiaire du FSCR, 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 donnent les moyens aux cantons de construire, entretenir et exploiter ces routes principales. La Confédération octroie également des contributions au financement de mesures autres que techniques, ainsi que des contributions aux cantons dépourvus de routes nationales. Celles-ci donnent les moyens aux cantons d'accomplir leur tâche dans le domaine des routes. Le FSCR contribue également aux mesures de protection de l'environnement, rendues nécessaires par le trafic routier, et au transfert du trafic de marchandises.

L'introduction d'une redevance, resp. d'un impôt, dès 2030 pourra ainsi pérenniser les besoins du FSCR, si une part équivalente de la redevance, resp. de l'impôt, est versée au FSCR, comme c'est le cas aujourd'hui pour les impôts sur les huiles minérales. La baisse des rentrées de l'impôt sur les huiles minérales pourra ainsi être progressivement compensée, puis remplacée, pour garantir toutes les dépenses financées par le FSCR.

1.2.4 Interdépendance entre le FORTA et le FSCR

Le FORTA et le FSCR sont deux instruments financiers indépendants. Il existe cependant un mécanisme permettant de réaffecter une partie de l'impôt sur les véhicules automobiles au FSCR, au lieu du FORTA, si les provisions du FSCR deviennent insuffisantes (art. 86 al. 5 Cst.). Il est déjà prévu d'utiliser ce

mécanisme dans les prochaines années d'ici à l'introduction de la redevance, resp. de l'impôt sur les véhicules électriques. Même si ce mécanisme pourra permettre de contrôler temporairement les déficits annuels du FSCR, il creusera en contrepartie ceux du FORTA. L'introduction d'une redevance, res. d'un impôt, permettra ainsi d'assurer des finances saines sur le long terme autant pour le FORTA que le FSCR.

1.2.5 Budget général de la Confédération

La surtaxe sur les huiles minérales est affectée au FORTA, tandis que 40 à 50 % de l'impôt sur les huiles minérales alimentent le budget général de la Confédération. Ce principe de répartition des recettes a été fixé dès la votation populaire du 4 juin 1950 et a été confirmé depuis à plusieurs reprises par le peuple. L'impôt sur les huiles minérales est donc considéré comme une redevance due sans condition dont les recettes sont en partie affectées au financement de tâches fédérales générales. En 2024, la part de la Confédération au bénéfice net de l'impôt sur les huiles minérales s'élevait à 1,28 milliard de francs, soit environ 1,5 % des recettes courantes de la Confédération.

Le 20 août 2025, le Conseil fédéral a adopté le message concernant le budget 2026, assorti du PITF 27–29. Les années de ce plan des finances comprennent les mesures du programme d'allègement budgétaire 27. Le Conseil fédéral en a modifié les valeurs de référence le 25 juin 2025, sur la base des résultats de la consultation. Ce programme d'allègement budgétaire est nécessaire pour équilibrer les recettes et les dépenses de la Confédération pour les années à venir. En principe, le Conseil fédéral s'en tiendra à ce programme, mais sur certains points il répond aux désirs des cantons. Sans le programme d'allègement budgétaire 27, le déficit pourrait atteindre, pendant les années 2027 et 2028 du plan financier, près de 3 milliards de francs. À partir de 2029, les déficits grimperaient à plus de 4 milliards de francs.

Même si le programme d'allègement 27 est entièrement mis en œuvre, d'autres mesures correctrices seront probablement nécessaires à partir de 2029, en raison de décisions du Parlement concernant par exemple une plus forte croissance de l'armée, le maintien du taux de TVA spécial pour l'hôtellerie ainsi que la renonciation à diminuer la part de la Confédération dans le financement de l'AVS. La baisse des recettes des impôts sur les huiles minérales alourdit encore le budget fédéral.

1.3 Solutions proposées

Variante « prestation kilométrique »

La redevance est en principe perçue sur la base de la prestation kilométrique, c'est-à-dire des kilomètres parcourus sur le territoire douanier suisse. Une redevance basée sur le kilométrage implique que le détenteur du véhicule s'acquitte d'un montant par kilomètre parcouru. Cet effet s'apparente à celui des impôts sur les huiles minérales, étant donné que la redevance applicable à un véhicule essence ou diesel dépend simultanément de sa consommation spécifique de carburant (litres aux 100 km) et du kilométrage parcouru.

De plus, le kilométrage est directement corrélé à l'utilisation de l'infrastructure routière. Étant donné que les recettes générées par la redevance servent principalement à financer l'infrastructure routière, il s'avère pertinent de baser la redevance principalement sur le kilométrage : plus les routes sont empruntées, plus la participation financière est élevée (principe du paiement par l'utilisateur ou « pay as you use »). Une redevance liée à la prestation kilométrique peut en outre varier selon différents critères (par ex. genre de véhicule, poids du véhicule, etc.), de sorte à se rapprocher également de l'effet de la consommation spécifique de carburant des véhicules essence et diesel.

Si elle est différenciée selon des critères appropriés, une redevance fondée sur le kilométrage permet ainsi de reproduire le mécanisme financier des impôts actuels sur les huiles minérales, de sorte que les détenteurs de véhicules électriques et ceux de véhicules à essence ou diesel soient traités autant que possible sur un pied d'égalité.

Variante « courant de recharge »

Dans la variante axée sur le courant de recharge, le montant de l'impôt est calculé en fonction de la quantité d'énergie électrique (kWh) utilisée pour faire fonctionner des véhicules électriques. Cette option s'apparente elle aussi à l'impôt sur les huiles minérales, qui grève également la quantité d'énergie. La quantité d'énergie électrique chargée par un véhicule électrique est en rapport avec l'utilisation de l'infrastructure routière, même si ce lien est moins direct que dans le cas du kilométrage et rend donc le système davantage comparable aux impôts sur les huiles minérales. Cependant, l'impôt sur le courant de recharge ne permet pas d'obtenir pour tous les genres de véhicules une équivalence pleinement satisfaisante avec les impôts sur les huiles minérales. Dans la mesure du possible, un véhicule électrique devrait apporter le même montant fiscal par kilomètre parcouru qu'un véhicule à moteur à combustion équivalent. Comme c'est le cas pour les impôts sur les huiles minérales, la variante « courant de recharge » sera soumise, pour des raisons techniques, à un tarif unitaire. Autrement dit, le tarif appliqué au courant de recharge sera le même pour tous les genres de véhicules. Étant donné que l'électrification s'avère nettement plus efficace sur les voitures de tourisme que sur les véhicules utilitaires lourds, par exemple, le tarif unitaire, en comparaison des impôts sur les huiles minérales, conduit à certaines distorsions de l'équivalence entre les véhicules.

Pour les voitures de tourisme, qui sont les véhicules les plus répandus, le tarif unitaire permet d'obtenir une assez bonne équivalence. Pour ce qui est des véhicules de livraison et des véhicules utilitaires lourds en revanche, le tarif unitaire ne s'avère pas vraiment équivalent aux impôts sur les huiles minérales. En moyenne, ces véhicules paieraient une redevance supérieure aux impôts actuels sur les huiles minérales.

1.4 Autres solutions examinées, mais écartées

Différentes options d'aménagement et de perception de la redevance ont été examinées, mais rejetées en raison des inconvénients respectifs qu'elles comportent.

1.4.1 Modalités et base de calcul

La redevance forfaitaire envisagée comme solution générale

On entend par redevance forfaitaire un montant annuel fixe par véhicule, perçu indépendamment des kilomètres parcourus. La redevance forfaitaire mérite d'être mentionnée, car elle présente certains avantages sur le plan technique : elle est sûre, facile à mettre en œuvre et peu coûteuse. Une perception forfaitaire de la redevance ne devrait pas non plus poser de problème en ce qui concerne la protection des données et la sensibilité sur ce sujet des personnes assujetties. La redevance forfaitaire permet également de garantir un financement à long terme.

Absence de lien avec la prestation kilométrique : La redevance forfaitaire présente toutefois un inconvénient majeur, raison pour laquelle elle n'a pas été retenue comme solution générale. Elle ne reproduit pas le mécanisme financier des impôts sur les huiles minérales, qui s'oriente en grande partie sur les kilomètres parcourus. Comparée au système des impôts sur les huiles minérales, une redevance forfaitaire s'avère injuste, peu conforme au principe du paiement par l'utilisateur, et s'accompagne d'effets secondaires négatifs. Elle n'est pas non plus proportionnelle à l'utilisation de l'infrastructure. Dans le cas d'un forfait, le tarif est le même pour tous, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus. Aujourd'hui, une personne roulant beaucoup, à raison de 50 000 kilomètres par an, paie environ 2750 francs d'impôts sur les huiles minérales, tandis qu'une personne roulant peu, à raison de 5000 kilomètres par an, ne verse que 275 francs environ³. Dans le cas d'une redevance forfaitaire, ces deux personnes devraient s'acquitter du même montant (env. 600 francs par an).

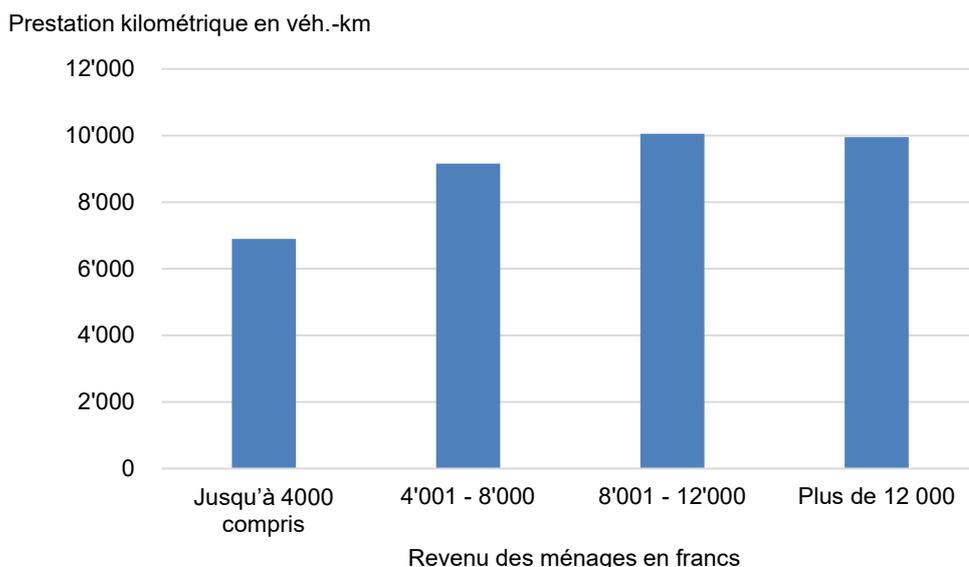
Effets redistributifs négatifs : Les analyses spéciales des données issues du Microrecensement mobilité et transports 2021 montrent que les voitures de tourisme des ménages privés parcourent en moyenne quelque 9330 kilomètres en Suisse. Or, 58 % de ces voitures parcourent moins que ce kilométrage moyen. Seuls 42 % des voitures parcourent chaque année des distances supérieures à la moyenne. Le

³ Cet exemple se base sur un impôt moyen sur les huiles minérales de 5,5 ct./km (soit un véhicule consommant environ 7,1 l d'essence aux 100 km).

système du forfait serait avantageux pour ces 45 % de personnes parcourant beaucoup de kilomètres. En revanche, les près de 60 % dont la prestation kilométrique est minime paieraient davantage qu'aujourd'hui.

Ces effets sont également problématiques sous l'angle de l'effet distributif. En effet, les véhicules appartenant à des ménages aux revenus modestes affichent un kilométrage nettement inférieur à ceux des classes de revenu supérieures. Avec l'introduction d'un forfait, les ménages dont le revenu ne dépasse pas 8000 francs seraient tendanciellement plus lourdement taxés qu'ils ne le sont aujourd'hui. En revanche, les ménages dont le revenu est supérieur à 8000 francs seraient dans l'ensemble soumis à des charges moins élevées.

Figure 3 : Kilométrage des voitures de tourisme selon le revenu mensuel des ménages (Suisse, 2021)



Une différenciation du forfait en fonction du poids ou de la puissance du moteur (avec par ex. un forfait plus élevé sur les véhicules plus lourds) pourrait éventuellement atténuer les effets distributifs négatifs, à condition que les ménages à revenu élevé utilisent en moyenne des voitures plus lourdes et plus puissantes que les ménages à faible revenu.

Effets négatifs sur la circulation / développement durable : La redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques (comme l'impôt sur le courant de recharge) est conçue pour remplacer les impôts sur les huiles minérales. Or, les impôts sur les huiles minérales augmentent les coûts variables d'un trajet. Une perception forfaitaire de la redevance sur les véhicules électriques reviendrait à réduire les coûts variables. Si les autres conditions restent inchangées, la réduction des coûts variables, dont l'effet incitatif est réel, risque d'entraîner une augmentation de la circulation. Selon les prévisions de trafic de la Confédération, près de 453 kilomètres (soit environ 20 %) du réseau des routes nationales seront régulièrement surchargés d'ici 2040 en l'absence de contre-mesures. Dans ce contexte, il s'avère judicieux de lier (directement ou indirectement) la redevance sur les véhicules électriques à la prestation kilométrique, afin de continuer à inciter, à l'instar de l'impôt sur les huiles minérales, à utiliser modérément les véhicules et à réduire ainsi l'impact environnemental.

Certes, les véhicules électriques ne génèrent pas d'émissions locales de CO₂ et ne rejettent pas de gaz d'échappement polluants. Il n'empêche qu'ils engendrent des coûts externes en lien avec les nuisances sonores, les accidents, la pollution de l'air (particules d'abrasion des pneus en particulier et des freins dans une mesure limitée), etc. C'est donc également en considération des coûts externes que l'on renoncera à une redevance forfaitaire.

Dans certains cas exceptionnels, la perception d'une redevance forfaitaire peut s'avérer judicieuse, notamment lorsque le relevé du kilométrage implique une charge de travail disproportionnée avec le revenu escompté (cf. ch. 2.1.3.5, 2.1.3.6, 2.1.4).

1.4.2 Méthodes de perception rejetées

Variante « prestation kilométrique »

Dans le cas d'un calcul basé sur la prestation kilométrique, les méthodes de perception suivantes ont été examinées, mais rejetées :

- **Solution sur smartphone** : Les solutions utilisant des smartphones pour enregistrer les kilomètres parcourus offrent des possibilités intéressantes, car elles exploitent la navigation via satellite (système de positionnement par satellite, GNSS) et transmettent les données directement au service de perception par téléphonie mobile (réseau cellulaire, CN). Une telle solution implique d'avoir le téléphone mobile avec soi à chaque trajet, d'activer l'application correspondante au début du trajet et de la désactiver à la fin. Si plusieurs personnes utilisent un même véhicule, chaque personne devra avoir installé l'application et y avoir enregistré le véhicule correspondant. Ces complications pratiques et d'autres aspects liés au risque de mauvaise manipulation, intentionnelle ou non, limitent fortement l'applicabilité de cette solution axée sur l'utilisateur.
On pourrait également envisager une application sur smartphone servant uniquement à communiquer régulièrement le kilométrage. Pour pouvoir déduire les kilomètres parcourus à l'étranger du kilométrage soumis à la redevance, il serait nécessaire de déclarer le kilométrage à chaque passage de frontière. Les manipulations requises lors du passage de la frontière risqueraient de perturber considérablement la fluidité du trafic. En outre, cette solution comporterait les mêmes difficultés que celles évoquées pour une application smartphone permettant d'enregistrer les kilomètres parcourus. On pourrait remédier au risque d'erreurs de manipulation (délibérées) en renforçant les contrôles. Toutefois, pour assurer à un degré suffisant le paiement de la redevance réglementaire, il faudrait déployer de gros moyens et mettre en place un réseau de contrôle dense. Outre les coûts élevés qui en résulteraient, cette solution doit également être rejetée du fait que les personnes assujetties à la redevance se sentiraient surveillées en permanence.
- **Odomètre d'essieu** : dans certains pays, comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande, un compteur kilométrique est installé sur les essieux des véhicules (odomètre d'essieu) pour mesurer les distances parcourues par les camions. Le nombre de tours de roue permet de calculer le kilométrage effectué. Alors que sur les odomètres actuellement en circulation, le kilométrage ne peut être lu que manuellement, une lecture numérique sera possible à l'avenir grâce aux modules GNSS et CN de la prochaine génération. Ces odomètres sont toutefois conçus exclusivement pour les véhicules utilitaires lourds et n'existent pas encore pour les voitures de tourisme ou les motocycles. Outre la complexité et les coûts liés au développement de petits appareils électroniques compatibles avec un grand nombre de genres et de modèles de véhicules, l'installation d'odomètres sur les voitures de tourisme représenterait un défi considérable sur le plan opérationnel, technique, sécuritaire et esthétique, étant donné qu'ils seraient fixés directement sur la roue et empêcheraient, par exemple, la pose d'enjoliveurs. De plus, avec cette solution, ce serait l'ensemble du kilométrage qui serait saisi, et pas seulement les kilomètres parcourus en Suisse.
- **Solution basée sur des caméras** : Des caméras de lecture de plaques d'immatriculation (*Automated Number Plate Recognition*, ANPR) seraient aptes à saisir et à calculer les kilomètres parcourus en Suisse. Cette solution nécessiterait un système de saisie dense, utilisant des milliers de caméras pour couvrir tout le territoire. Par ailleurs, une telle méthode ne permettrait d'obtenir qu'une estimation des kilomètres parcourus. Mais surtout, une solution basée sur des caméras, ou sur l'infrastructure routière en général, entraînerait des coûts élevés. En outre, la population risquerait de se sentir surveillée en permanence et de rejeter cette méthode.

Variante consistant à mesurer dans le véhicule l'électricité consommée

Une autre possibilité serait de mesurer l'électricité ou la consommation d'électricité directement dans le véhicule. En raison des inconvénients qu'elle présente et de conditions non remplies, cette possibilité a toutefois été écartée. Il s'est avéré très compliqué de mesurer dans des véhicules électriques la quantité d'énergie consommée. De fait, cette approche pose d'importants problèmes techniques. Les flux d'énergie des véhicules électriques sont extrêmement complexes.

Les principales raisons qui font obstacle à cette variante sont les suivantes ⁴:

- Il n'existe pas de « compteur électrique » à proprement parler dans le véhicule. Le point de données nécessaire à la perception d'une taxe n'est pas disponible, car il n'est intéressant ni pour les constructeurs ni pour les utilisateurs du véhicule. La valeur déterminante en termes d'autonomie est l'état de charge de l'accumulateur. La consommation de courant affichée ne correspond pas à une mesure directe, mais au résultat de calculs effectués par les logiciels des différents constructeurs automobiles. Il ne s'agit que d'une valeur approximative qui dépend du logiciel utilisé, de sorte que ces chiffres ne sont pas fiables ni comparables d'une marque automobile à l'autre. Cette option ne fournit donc pas de base suffisamment claire et uniforme pour calculer l'impôt, et ne garantit pas l'égalité de traitement des personnes assujetties. Actuellement, la mesure des flux de courant au niveau de la batterie ne fait pas partie des préoccupations majeures des constructeurs.
- Il manque des normes et des standards techniques dans le domaine des flux énergétiques. Il n'existe pas non plus de données homogènes des différents constructeurs automobiles, d'où l'absence d'une base de calcul claire/uniforme, indispensable pour garantir une perception équitable de l'impôt. L'UE a exclu les véhicules électriques du règlement⁵ relatif à la surveillance du carburant (On-Board-Fuel-Consumption-Monitoring – OBFCEM) en l'absence des normes techniques nécessaires. La mesure du courant dans le véhicule nécessiterait des normes et des standards techniques en la matière. Il n'est guère envisageable que la Suisse agisse seule en matière de normalisation (en adressant des directives aux constructeurs automobiles). Il faudrait au minimum des directives édictées par l'UE.
- L'installation *a posteriori* de compteurs dans le véhicule compromet la sécurité du véhicule (intervention dans un domaine très sensible). Les interventions techniques sur le véhicule peuvent en outre entraîner des problèmes (ou refus) de garantie de la part du constructeur automobile. Toute intervention au niveau de la technique des véhicules requiert donc impérativement la coopération des constructeurs automobiles. Cette solution entraînerait en outre des coûts élevés.
- Dans le cadre du règlement européen sur les batteries⁶ un « passeport » est devenu obligatoire pour les batteries d'une capacité égale ou supérieure à 2 kWh. En revanche, il n'est ni obligatoire, ni même prévu de mesurer le courant alimentant la batterie.

1.4.3 Redevance liée à la prestation kilométrique en substitution complète des impôts sur les huiles minérales

Avant de soumettre le projet à consultation, le DETEC et le DFF se sont demandé s'il était possible ou souhaitable de remplacer entièrement les impôts sur les huiles minérales par une redevance liée à la prestation kilométrique, pour assurer le financement à long terme des infrastructures de transport et du budget de la Confédération. Leur analyse a toutefois montré qu'une substitution complète des impôts sur les huiles minérales comporterait différents effets indésirables.

En particulier, une telle substitution conduirait à une nette baisse des prix des carburants en Suisse. En matière de prix, il s'opérerait, dans les relations avec les pays voisins, un net glissement qui créerait une incitation au « tourisme à la pompe » en Suisse. Cela augmenterait le trafic dans les régions frontalières et nuirait au bilan climatique de la Suisse. Le trafic de transit aussi augmenterait en Suisse : en particulier, des véhicules utilitaires de marchandises lourds, aux grands réservoirs, pourraient faire le plein à moindre prix en Suisse et réaliser ainsi des économies substantielles.

⁴ Ptolemus Consulting Group, étude sur les solutions techniques de perception d'une redevance sur les véhicules électriques sans géolocalisation des véhicules (résumé), 5 mai 2023, www.astra.admin.ch > Thèmes > Financement des routes > Financement durable des infrastructures de transport

⁵ RÈGLEMENT (UE) 2018/1832 DE LA COMMISSION du 5 novembre 2018, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) no 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique ; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1832> .

⁶ DIRECTIVE 2006/66/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 6 septembre 2006 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32006L0066>

La baisse des prix des carburants contrarierait aussi l'incitation à une consommation économique – effet contreproductif et donnant un signal problématique dans le contexte des efforts actuels pour la protection du climat. Au vu de ces éléments et de ces effets secondaires, le Conseil fédéral a décidé, en juin 2022, de continuer à prélever les impôts sur les huiles minérales comme avant et d'introduire une nouvelle redevance ou un nouvel impôt pour les véhicules électriques qui ne paient pas d'impôts sur les huiles minérales⁷. Cette approche garantit le financement tout en évitant les effets négatifs susmentionnés.

1.5 Évolution à l'étranger

À l'instar de la Suisse, la plupart des pays européens perçoivent une taxe sur les carburants. Bien souvent, cette taxe n'est pas obligatoirement affectée à la circulation routière, mais elle alimente les finances publiques générales. Face à l'essor de l'électromobilité, les pays européens se trouvent eux aussi confrontés à une baisse des recettes provenant des impôts sur les carburants. À l'heure actuelle, voici comment l'introduction d'une redevance sur les véhicules électriques (équivalente à l'imposition des carburants fossiles) progresse à l'étranger :

- Début 2024, l'**Islande** a introduit une nouvelle taxe sur l'utilisation des voitures de tourisme électriques, hybrides rechargeables et fonctionnant à l'hydrogène⁸. La redevance s'élève à 6 couronnes islandaises (soit environ 4 centimes) par kilomètre pour les véhicules électriques et à hydrogène, et à 2 couronnes islandaises par kilomètre pour les véhicules hybrides rechargeables, indépendamment du poids.

Les personnes assujetties à la redevance doivent déclarer elles-mêmes le kilométrage de leur véhicule au moyen d'une application smartphone ou sur un site Internet, à raison d'une fois par an au minimum, mais pas plus d'une fois tous les 30 jours. Sur la base de ces données, les autorités islandaises calculent une estimation du kilométrage moyen de la personne redevable et lui facturent des mensualités. À chaque communication du kilométrage, l'estimation est mise à jour et le compte est soldé pour la période écoulée. Le kilométrage est saisi dans le cadre de contrôles périodiques des véhicules, auprès de services de contrôle certifiés.

- Aujourd'hui déjà, la **Norvège** affiche un taux très important de véhicules électriques. Dans le cadre d'une étude conceptuelle⁹, le ministère des Finances et le ministère des Transports se sont préoccupés de la forme à donner aux redevances de transport à l'avenir en Norvège, y compris au regard de l'électromobilité. Cette étude prévoit d'appliquer, d'abord aux véhicules électriques légers, une redevance analogue aux impôts sur les carburants. Cette redevance sera conçue à la manière d'une taxe kilométrique et ne concernera pour commencer que les véhicules immatriculés en Norvège. Dans un premier temps, les véhicules étrangers et les véhicules électriques lourds ne seront pas assujettis à la redevance. Les impôts sur les carburants applicables aux véhicules traditionnels seront maintenus.
- En **Nouvelle-Zélande**, des taxes sont prélevées sur l'essence, le gaz naturel et le gaz liquéfié. Depuis 1977 déjà, les véhicules fonctionnant à l'huile diesel sont soumis à des taxes d'utilisateur de routes (« Road User Charges » / RUC). Les recettes générées par ces redevances servent à financer l'infrastructure de transport. Depuis le 1er avril 2024, les propriétaires de véhicules électriques légers doivent également s'acquitter des taxes d'utilisateur de routes.¹⁰ Les véhicules électriques sont ainsi mis à contribution au même titre que les autres véhicules et participent au financement du système des transports.

Ces taxes d'utilisateur de routes sont une redevance kilométrique. Les personnes qui y sont assujetties doivent acheter une « licence RUC ». Elles paient à l'avance la distance qu'elles entendent parcourir, et ce, par unités de 1000 km ou par multiples de cette distance. Lors de l'achat de la licence, elles doivent indiquer la plaque d'immatriculation, le relevé actuel du compteur kilométrique du véhicule ainsi qu'un moyen de paiement. Une fois les kilomètres payés épuisés, elles doivent

⁷ Rapport à l'intention du Conseil fédéral – Concept de remplacement des taxes sur les huiles minérales (redevance de substitution), 04.07.2022

⁸ <https://vegirokkarallra.is/en> et <https://island.is/en/kilometer-fee>

⁹ Skatteetan, Statens vegvesen, Road Usage Tax and Tolls, Concept Selection Study Step 1 – version 1,0, 15 novembre 2022 (traduit en anglais en mai 2023), <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/road-usage-tax-and-tolls--concept-selection-study-norway.pdf>

¹⁰ <https://www.nzta.govt.nz/vehicles/road-user-charges/ruc-for-electric-vehicles/>

acheter un nouveau forfait kilométrique. La licence RUC est disponible en ligne ou auprès de différents points de vente. Elle doit être apposée à l'intérieur du pare-brise, de manière à ce que le numéro du véhicule qu'elle affiche soit toujours bien visible. Les véhicules lourds sont soumis à d'autres modalités de prélèvement.

En 2023, le Forum international des transports (FIT/ITF) ¹¹ a publié une étude sur la manière de faire face, au niveau international, à la baisse qu'entraîne pour les recettes provenant de l'imposition sur les carburants la décarbonation de la mobilité. Les réflexions portent essentiellement sur l'introduction de redevances routières en fonction de la prestation kilométrique, en remplacement des impôts sur les carburants. Une taxe de distance simple et indifférenciée pourrait résoudre le problème des recettes de l'impôt en baisse. Diverses différenciations pourraient en outre être appliquées aux taxes à d'autres fins (par ex. imputation des coûts externes, objectifs de politique sociale). L'étude fait état de plusieurs obstacles qui s'opposent encore à l'introduction de taxes de distance différenciées. Il s'agit entre autres de questions techniques, concernant notamment l'utilisation de systèmes GPS dans les villes à forte densité de population. Elle mentionne également les coûts nettement plus élevés d'un système associé à des taxes différenciées, ou encore les doutes importants de la population concernant la protection des données et la transparence des taxes sujettes à de fortes variations. Compte tenu de ces faits et de l'urgence d'agir vu la diminution des recettes de l'impôt sur les carburants, l'étude propose des solutions alternatives à court terme, telles que des taxes d'immatriculation pour les véhicules électriques, calculées de manière à compenser la perte moyenne, par véhicule, d'impôt sur les carburants. D'autres exemples seraient des redevances simples et non différenciées, calculées en fonction de la distance. L'étude ne mentionne toutefois pas de moyens techniques concrets permettant d'enregistrer la distance parcourue.

1.6 Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral

Le projet a été annoncé dans le message du 24 janvier 2024¹² sur le programme de la législature 2023 à 2027 et dans l'arrêté fédéral du 6 juin 2024¹³ sur le programme de la législature 2023 à 2027 (cf. art. 7, mesure 41).

1.7 Classement d'interventions parlementaires

Aucune intervention parlementaire n'est pendante actuellement concernant le présent projet soumis à consultation.

¹¹ ITF (2023), Decarbonisation and the Pricing of Road Transport: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 191, OECD Publishing, Paris.

¹² FF 2024 525

¹³ FF 2024 1440

Partie A : Variante « prestation kilométrique »

2 Présentation du projet

2.1 Réglementation proposée

2.1.1 Description de la redevance

Les détenteurs de véhicules électriques devront s'acquitter d'une redevance proportionnelle aux kilomètres parcourus (redevance liée à la prestation kilométrique). Peu importe à ce sujet que le kilométrage soit effectué sur une route publique, privée, voire hors route. Le montant du tarif par kilomètre parcouru dépend du genre de véhicule et du poids total du véhicule. Pour des raisons pratiques, seuls les motos et les cyclomoteurs seront soumis à une redevance forfaitaire. Pour des raisons pratiques également, des réglementations en partie différentes s'appliqueront aux détenteurs de véhicules étrangers (cf. ch. 2.1.4).

2.1.2 Assujettissement à la redevance

Sur quels véhicules la redevance sera-t-elle perçue ? (Champ d'application matériel)

La redevance sera perçue sur les véhicules électriques immatriculés pour la circulation routière et dont l'énergie motrice provient, en partie ou en totalité, d'une source d'électricité externe (communément appelés « véhicules électriques rechargeables »). Les véhicules en question utilisent par conséquent une énergie motrice échappant au champ d'application de la Limpin. Il s'agit de véhicules électriques à batterie (BEV¹⁴) et de véhicules hybrides rechargeables (PHEV¹⁵), ces derniers incluant également les véhicules dotés de *range extenders*¹⁶.

Exception : les véhicules dits « non routiers » ne sont pas soumis à la redevance

Les véhicules du secteur dit « non routier » ne sont pas soumis à la redevance¹⁷. Font partie du secteur non routier les véhicules ou les engins mobiles qui ne sont pas destinés en premier lieu au transport routier de personnes et de biens. Il s'agit par exemple des tracteurs (agricoles), des machines de travail, des chariots de travail (agricoles), des chariots à moteur (agricoles), des monoaxes (agricoles) et des véhicules agricoles combinés. Au total, quelque 283 000 véhicules appartiennent au secteur non routier, soit environ 4 % de l'ensemble du parc automobile.

Ces véhicules ne seront pas soumis à la redevance pour les raisons suivantes :

- Pour beaucoup de véhicules ou engins du secteur non routier, la consommation de carburant ne dépend pas principalement des kilomètres parcourus (prestation kilométrique), mais plutôt de leur performance de travail. La prestation kilométrique n'est donc pas une base de calcul appropriée.
- La majeure partie des recettes de l'impôt sur les huiles minérales est aujourd'hui affectée au financement de l'infrastructure routière publique (FORTA, FSCR). Or, à la différence des véhicules destinés au transport de personnes et de marchandises, les véhicules non routiers ne circulent guère sur la voie publique, voire pas du tout. Les détenteurs de ces véhicules et engins profitent donc peu de l'infrastructure routière. Le fait que les véhicules du secteur non routier soient aujourd'hui soumis aux impôts sur les huiles minérales s'explique entre autres par des raisons historiques. En effet, ils fonctionnent à l'essence ou à l'huile diesel, tout comme ceux destinés au transport de personnes et de marchandises, et il serait difficile et coûteux d'exécuter la loi en opérant une distinction en fonction

¹⁴ Battery Electric Vehicle (BEV), terme usuel dans le monde de la mobilité électrique

¹⁵ Plug-In Hybrid Electric Vehicle (PHEV)

¹⁶ Véhicules à prolongateur d'autonomie. Les *range extenders* les plus couramment utilisés sont des moteurs à combustion entraînant un générateur qui alimente à son tour l'accumulateur (batterie) et le moteur en électricité.

¹⁷ Le terme « non routier » provient de la publication « Consommation d'énergie et émissions polluantes du secteur non routier », Office fédéral de l'environnement (OFEV), 2015. Il permet de faire la distinction entre ce secteur et les émissions polluantes issues de la circulation routière.

du véhicule. Cette situation est en partie prise en compte aujourd'hui dans la mesure où les véhicules qui ne circulent quasiment pas sur la voie publique bénéficient d'exonérations de l'impôt sur les huiles minérales lorsqu'ils sont utilisés à certaines fins (agriculture, sylviculture, extraction de pierres naturelles et damage des pistes). L'exécution de ce système est toutefois extrêmement laborieuse. Par ailleurs, il existe aussi des véhicules non routiers qui ne bénéficient actuellement pas de remboursements, tels que les véhicules industriels (p. ex. chariots élévateurs, grues).

- L'introduction d'une redevance liée à la prestation kilométrique sur les véhicules électriques permet de distinguer différents genres de véhicules, de sorte qu'il est facile d'exclure les véhicules non routiers de la redevance.

Un système de remboursement, comme dans le cas de l'impôt sur les huiles minérales, ou encore l'application de tarifs réduits entraînerait une baisse des rentrées. Les recettes escomptées seraient disproportionnées avec les coûts engendrés par la perception.

Compte tenu des remboursements d'impôts mentionnés et de la progression relativement lente de l'électrification observée dans le secteur non routier, les recettes générées par une redevance sur les véhicules électriques non routiers seraient très faibles (les estimations prévoient des recettes brutes de 5 millions de francs en 2030 et de 13 millions de francs en 2040). S'agissant du financement des routes, il n'est donc pas impératif d'assujettir ces véhicules à la redevance.

Où la redevance sera-t-elle prélevée ? (Champ d'application territorial)

Tous les kilomètres parcourus sur le territoire douanier suisse (ci-après souvent dénommé « Suisse » par souci de simplicité et de lisibilité ; voir également la digression ci-après) sont assujettis à la redevance. Cette réglementation a des conséquences importantes sur les modalités techniques de la perception, car le système doit pouvoir faire la différence entre les kilomètres parcourus en Suisse et ceux parcourus à l'étranger, distinction délicate à mettre en œuvre (voir également les observations relatives au système de perception au ch. 2.1.6). On a choisi le territoire douanier, parce qu'il correspond à la zone de perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et que la redevance sur les véhicules électriques dans le trafic des poids lourds sera perçue via le système RPLP. Ce choix permet d'éviter d'avoir recours à deux systèmes de perception différents pour le trafic lourd, et réduit la charge de travail tant pour la Confédération que pour les personnes assujetties à la redevance. Dans le système de perception de la RPLP, il n'est pas prévu d'opérer une distinction entre « Suisse » et « territoire douanier ».

S'il l'on a choisi de restreindre la redevance aux kilomètres parcourus en Suisse, c'est aussi parce qu'il n'est pas exclu à long terme que d'autres pays européens prélèvent une redevance liée à la prestation kilométrique sur les véhicules électriques. La restriction géographique de l'assujettissement à la redevance permettra ainsi d'éviter que des détenteurs de véhicules suisses soient taxés deux fois sur les kilomètres parcourus à l'étranger.

S'agissant des impôts sur les huiles minérales, le champ d'application géographique se limite aussi au territoire douanier suisse, par cela même que les impôts suisses sur les huiles minérales sont payés au moment de l'achat du carburant sur le territoire douanier. Le carburant peut cependant servir à effectuer des trajets en Suisse comme à l'étranger. Ainsi, il est possible que des détenteurs de véhicules suisses fassent le plein à l'étranger (par exemple parce que le carburant y est moins cher), mais effectuent principalement des trajets en Suisse. À l'inverse, des détenteurs de véhicules domiciliés à l'étranger peuvent faire le plein de carburant en Suisse et s'acquitter ainsi de l'impôt suisse sur les huiles minérales, mais circuler majoritairement dans leur pays d'origine. Sur ces points, la redevance liée aux prestations n'a plus les mêmes effets que l'impôt sur les huiles minérales.

Digression sur le territoire douanier

Le territoire douanier correspond au territoire suisse et aux enclaves douanières étrangères, à l'exclusion des enclaves douanières suisses (art. 3, al. 1, de la loi du 18 mars 2005 sur les douanes¹⁸; LD). La Principauté de Liechtenstein, notamment, est incorporée au territoire douanier suisse. La commune de Samnaun fait partie des enclaves douanières suisses.

Aujourd'hui, en vertu du traité d'union douanière¹⁹ en vigueur entre la Suisse et le Liechtenstein, les taxes sur les huiles minérales applicables en Suisse sont également perçues sur le territoire de la Principauté de Liechtenstein, et cette dernière engrange une partie des recettes (cf. art. 35 du traité d'union douanière). À l'heure actuelle, on part du principe que la redevance sur les véhicules électriques sera également perçue au Liechtenstein. Dans le cas présent, le champ d'application territorial correspond par conséquent au territoire douanier suisse. La Principauté sera toutefois libre de décider dans quelle mesure elle souhaitera percevoir une redevance sur les véhicules électriques à l'avenir. Si la Principauté devait opter pour une autre solution, il conviendrait alors de modifier en conséquence le champ d'application territorial de la redevance sur les véhicules électriques.

2.1.3 Modèles tarifaires (base de calcul et montant de la redevance)

Sur le principe, les kilomètres parcourus (prestation kilométrique) ainsi que le poids du véhicule constituent la base du calcul de la redevance. Les modèles tarifaires déterminent en détail le montant en centimes dû par kilomètre pour un véhicule assujéti à la redevance.

2.1.3.1 Principes fondamentaux

Les modèles tarifaires sur lesquels repose la nouvelle loi fédérale obéissent aux principes de base suivants :

- **Compensation des pertes de recettes** : cette redevance doit permettre d'assurer le financement et de maintenir un niveau de recettes égal à celui engrangé jusqu'à présent grâce à l'impôt sur les huiles minérales. La nouvelle redevance servira à compenser la baisse des rentrées de l'impôt sur les huiles minérales, résultant de la substitution des véhicules conventionnels par les véhicules électriques.
- **Équivalence de la charge financière pour les personnes assujétiées à la redevance** : la nouvelle redevance entend remplacer l'impôt sur les huiles minérales de la manière la plus équivalente possible. Le caractère et l'effet de l'impôt sur les huiles minérales seront conservés dans la mesure du possible et transposés dans un système de redevance pour les véhicules électriques de manière à ce que les charges financières incombant respectivement au détenteur d'un véhicule conventionnel et à celui d'un véhicule électrique comparable soient à peu près du même ordre. Deux facteurs influencent le montant de l'impôt sur les huiles minérales que paie un détenteur individuel : d'une part de la consommation spécifique de carburant du véhicule, et d'autre part la prestation kilométrique (kilomètres parcourus). La redevance liée à la prestation kilométrique ne fera ni augmenter ni baisser le coût de la mobilité pour les utilisateurs de véhicules traditionnels passant à un véhicule électrique, et ne générera pas non plus de recettes supplémentaires.

Pour illustrer plus spécifiquement l'équivalence de la charge financière, une différenciation tarifaire a été opérée à deux niveaux dans le modèle tarifaire.

1^{er} niveau de différenciation tarifaire : modèles tarifaires selon le genre de véhicule et les catégories de redevance

La consommation spécifique de carburant peut être très différente selon les véhicules. Le montant de l'impôt sur les huiles minérales aux 100 km varie en conséquence. À ce premier niveau, les tarifs sont donc différenciés en fonction du genre de véhicule, même si, pour des raisons pratiques, il n'y aura pas de modèle tarifaire propre à chaque genre de véhicule : en effet, les genres de véhicules sont relativement nombreux, mais certains n'englobent qu'un nombre réduit de véhicules (voir Annexe 1). Des véhi-

¹⁸ RS 631.0

¹⁹ Traité du 29 mars 1923 entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein concernant la réunion de la Principauté de Liechtenstein au territoire douanier suisse (RS 0.631.112.514).

cules de genres similaires sont donc regroupés en catégories de redevance. Le tableau ci-dessous illustre la répartition des différents genres de véhicules par catégories de redevance, conformément à l'ordonnance du 19 juin 1995²⁰ concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV).

Figure 4 : Répartition des genres de véhicules par catégorie de redevance

Catégorie de redevance	Genres de véhicule (selon l'OETV)	OETV
Voitures de tourisme	Voitures de tourisme	Art. 11, al. 2, let. a
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 4,25 t ²¹)	Minibus Voitures de livraison Voitures automobiles légères	Art. 11, al. 2, let. c Art. 11, al. 2, let. e Art. 11, al. 3
Véhicules utilitaires lourds		
<i>Transport de marchandises</i>	Camions Véhicules articulés légers Véhicules articulés lourds Tracteurs à sellette Voitures automobiles lourdes	Art. 11, al. 2, let. f Art. 11, al. 2, let. i Art. 11, al. 2, let. i Art. 11, al. 2, let. i Art. 11, al. 3
<i>Transport de personnes</i>	Autocars Bus articulés Voitures de tourisme lourdes	Art. 11, al. 2, let. d Art. 11, al. 2, let. k Art. 11, al. 2, let. b)
Motocycles	Motocycles Motocycles légers Tricycles à moteur Quadricycles légers à moteur Quadricycles à moteur	Art. 14, let. a Art. 14, let. b Art. 15, al. 1 Art. 15, al. 2 Art. 15, al. 3
Cyclomoteurs	Cyclomoteurs rapides Gyropodes électriques Cyclomoteurs lourds	Art. 18, let. a Art. 18, let. d Art. 18, let. e

2^e niveau de différenciation tarifaire au sein de la catégorie de redevance, en fonction du poids total en charge

Afin de transposer au mieux le principe fondamental de l'équivalence, c'est-à-dire le caractère et le fonctionnement de l'impôt sur les huiles minérales, dans un système de redevance sur les véhicules électriques, une différenciation tarifaire supplémentaire est nécessaire au sein de chaque catégorie de redevance. Ce deuxième niveau de différenciation tarifaire est basé sur le poids total en charge des véhicules. Ce poids total est en rapport étroit avec la consommation de carburant et donc avec l'impôt à acquitter sur les huiles minérales. Il constitue de ce fait un facteur de différenciation pertinent du point de vue de l'équivalence. En outre, le poids total est indiqué uniformément dans le permis de circulation comme dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC)²² et la RPLP est également calculée en fonction du poids total. Ce critère de différenciation est par conséquent approprié, y compris du point de vue de l'exécution et de l'uniformité.

En général, les modèles tarifaires basés sur le kilométrage fonctionnent selon le principe suivant : plus le poids total en charge est important, plus le tarif kilométrique est élevé.

²⁰ RS 741.41

²¹ Cf. chiffre 2.1.3.3.

²² Le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC), exploité par l'OFROU en collaboration avec les cantons, est une banque de données qui contient entre autres 21 millions de jeux de données relatifs aux véhicules.

La différenciation tarifaire basée sur le poids total sera privilégiée, car il présente des avantages par rapport au poids à vide en ce qui concerne l'uniformité des bases de données et l'exécution (voir les observations sur le poids à vide dans la section suivante).

Critères de différenciation examinés, mais non retenus

Le recours au **poids à vide** plutôt qu'au poids total du véhicule chargé a été examiné. Pour les voitures de tourisme et de livraison conventionnelles, la corrélation entre la consommation de carburant, et donc le montant de l'impôt sur les huiles minérales, et le poids à vide est légèrement plus élevée qu'avec le poids total en charge, de sorte qu'il conviendrait théoriquement de privilégier le poids à vide en termes d'équivalence. Ceci concerne en particulier les voitures de livraison dont le poids total se situe à la limite du poids total en charge autorisé de 3,5 tonnes.

S'agissant d'autres genres de véhicules, tels que les véhicules utilitaires lourds, il apparaît que le poids total en charge est un critère de différenciation mieux adapté, parce que le trafic commercial aspire à un taux d'utilisation élevé (en termes de poids, mais aussi de volume) et que, dans la pratique, le poids effectif est ainsi plus proche du poids total en charge autorisé que du poids à vide. La consommation devrait donc être plus fortement corrélée à ce poids total qu'au poids à vide.

Le poids à vide présente en outre l'inconvénient de ne pas être indiqué de manière uniforme dans le permis de circulation et le SIAC. Il ne garantirait donc pas l'uniformité maximale de la base de calcul, ni par conséquent l'égalité de traitement des personnes assujetties.

Une référence inconstante au poids (tantôt poids total en charge, tantôt poids à vide) comme critère de différenciation tarifaire pour calculer les différentes redevances pourrait entraîner des malentendus ou des erreurs dans l'exécution et nuire à la traçabilité. Chez les personnes assujetties également, une référence non uniforme au poids du véhicule serait source de confusion.

L'on s'est également demandé si la **puissance du moteur** devait être utilisée comme critère de différenciation supplémentaire pour calculer le tarif. Les analyses statistiques ont montré que, pour les véhicules essence/diesel, la puissance du moteur (combinée au poids du véhicule) reflétait bien la consommation spécifique de carburant. Pour les véhicules électriques en revanche, il n'existe pas de corrélation suffisante entre la puissance du moteur et la consommation d'énergie, ce qui rend impossible une modélisation solide et fiable basée sur le critère de la puissance du moteur. Une différenciation supplémentaire par un critère de puissance du moteur au sein d'un modèle tarifaire pour véhicules électriques n'améliore donc pas l'équivalence recherchée. Au contraire, la puissance du moteur, lorsqu'elle est intégrée dans un modèle tarifaire, risque d'aboutir à des valeurs aberrantes ou à des distorsions importantes susceptibles de remettre en question l'ensemble du modèle tarifaire. De surcroît, cet aspect compliquerait la saisie et l'exécution.

2.1.3.2 Modèle tarifaire de la catégorie de redevance « Voitures de tourisme »

Les voitures de tourisme (VT) constituent de loin la catégorie de véhicules la plus nombreuse. Au 31 décembre 2024, environ 4,8 millions de voitures de tourisme étaient immatriculées au SIAC. Autrement dit, environ 74 % de tous les véhicules immatriculés au SIAC sont des voitures de tourisme.

Pour que le montant de la redevance due par les détenteurs de véhicules électriques égale si possible celui des impôts sur les huiles minérales versé par les détenteurs de véhicules essence/diesel comparables, le montant du tarif au kilomètre est calculé en fonction du poids du véhicule (poids total en charge) : plus le véhicule est lourd, plus le tarif kilométrique est élevé.

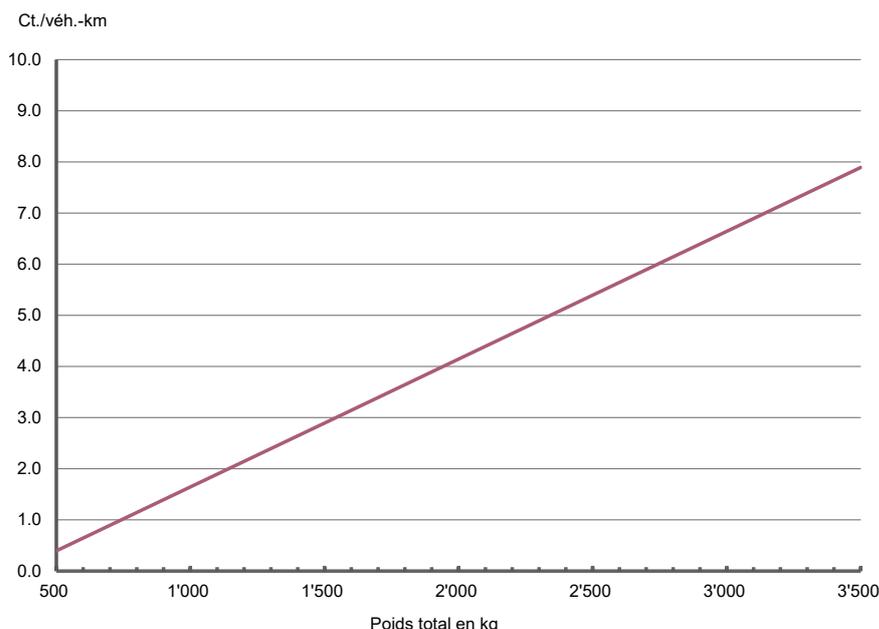
La prise en compte du poids total permet de reproduire l'effet de la consommation spécifique de carburant des véhicules essence/diesel sur la taxation des huiles minérales.

La formule de base suivante s'applique aux véhicules électriques à batterie (BEV) :

$$\text{Tarif de redevance VT (ct./km)} = 5,1 \text{ ct.} + 0,0025 \text{ ct./kg} \times (\text{poids total du véhicule} - 2383 \text{ kg})$$

En termes simplifiés, l'équation exprime ce qui suit : si le véhicule soumis à la redevance est plus lourd ou plus léger que le poids moyen, le tarif sera majoré ou réduit de 0,25 centime par 100 kilogrammes (ou 0,0025 centime par kg), sur la base du tarif de référence de 5,1 centimes. D'autres exemples de calcul sont proposés au chiffre 3.2. L'Annexe 5 présente les tarifs aux 100 km sous forme de tableau (montants arrondis à la première décimale).

Figure 5 : Modèle tarifaire pour les BEV qui sont des voitures de tourisme



Le présent modèle tarifaire a été élaboré en trois étapes.

- (1) Détermination du « tarif de référence » :** le tarif de référence (ct./km) est le tarif calculé au kilomètre sur la base de la consommation spécifique moyenne de carburant des véhicules essence et diesel et des tarifs de l'impôt sur les huiles minérales.

La consommation moyenne de carburant en 2030 supposée dans le Manuel informatisé des coefficients d'émission (MICET, cf. digression ci-après) s'élève à 6,9 litres aux 100 kilomètres. Après conversion, cette consommation correspond à un montant d'imposition sur les huiles minérales de 5,1 centimes par kilomètre. Le tarif de référence résulte de l'équation faisant intervenir le poids moyen du véhicule (le poids de référence). Il s'agirait du montant de la redevance sur les véhicules électriques si le même tarif s'appliquait à tous les véhicules électriques ou si toutes les voitures de tourisme s'acquittaient d'une redevance uniforme liée à la prestation kilométrique.

- (2) Détermination de l'équation tarifaire pour les véhicules essence/diesel :** considérant les véhicules essence et diesel nouvellement immatriculés entre 2019 et 2024²³ (et dont on connaît le poids et les consommations spécifiques de carburant selon les WLTP²⁴), une équation tarifaire visant à calculer, pour les véhicules essence/diesel, une redevance théorique liée à la prestation kilométrique en fonction du poids du véhicule, a été construite sur la base des données relatives à la consommation de carburant (WLTP) et des tarifs de l'impôt sur les huiles minérales, au moyen d'une analyse de régression. Ce calcul permet de définir la pente de la droite de la Figure 5 (0,0025 ct./kg). Autrement dit, le tarif de la redevance augmente de 0,0025 centime par kilogramme supplémentaire de véhicule. L'équation tarifaire a été conçue de manière à refléter au mieux la charge fiscale appliquée aux véhicules essence/diesel au kilomètre au moyen de l'impôt sur les huiles minérales. Cette équation tarifaire constitue la base de l'étape suivante.

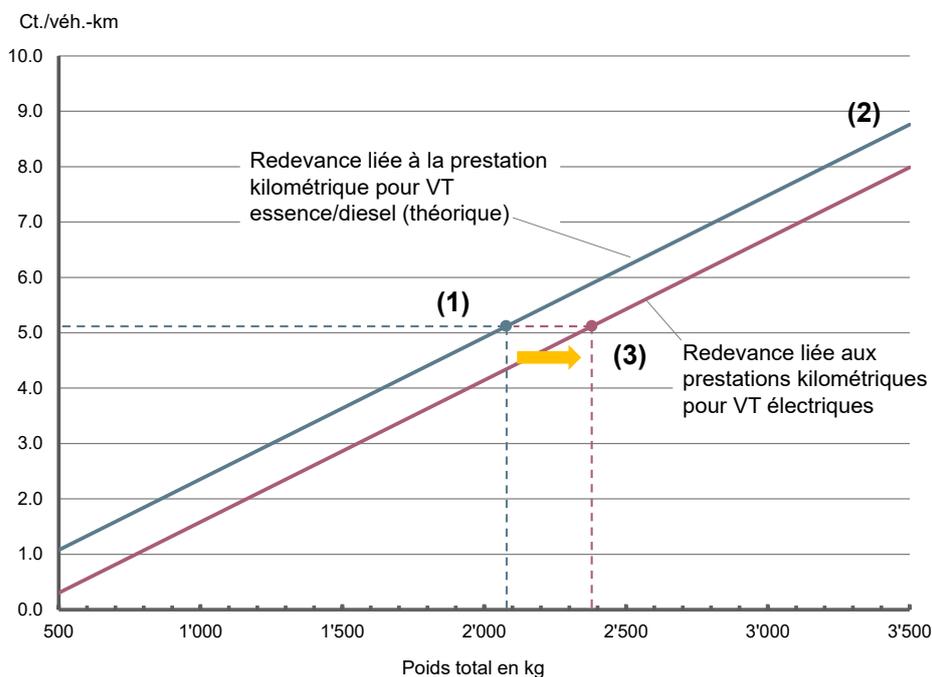
- (3) Transposition aux véhicules électriques (BEV) :** Selon les statistiques actuelles, les voitures de tourisme électriques pures pèsent en moyenne 302 kg de plus, soit 14,5 %, que les véhicules essence/diesel (poids moyen de 2081 kg). Cette différence s'explique entre autres par le poids relativement important des batteries. Afin que les véhicules électriques ne soient pas pénalisés par l'équation tarifaire des véhicules essence/diesel, basée sur le poids total du véhicule, le modèle tarifaire est étalonné en conséquence : la droite est décalée parallèlement vers la droite, ce qui revient à augmenter de 302 kilogrammes le poids de référence des véhicules électriques. De cette manière,

²³ Sont pris en compte les véhicules mis en circulation entre le 1er janvier 2019 et le 1er juillet 2024.

²⁴ Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedures (WLTP) ; méthode de mesure standardisée servant à déterminer les émissions de gaz d'échappement (émissions de polluants et de CO2) et la consommation de carburant et d'énergie des véhicules à moteur.

un véhicule électrique d'un poids total moyen est imposé à un tarif de redevance identique ou équivalent à un véhicule essence/diesel d'un poids total moyen.

Figure 6 : Représentation schématique déterminant le modèle tarifaire pour les BEV



Le modèle tarifaire choisi, basé sur la différenciation en fonction du poids total du véhicule, répond bien aux exigences en matière d'équivalence. Du fait de sa simplicité, il est facile à comprendre pour les personnes assujetties à la redevance. De plus, sa perception est facile à mettre en œuvre sur le plan technique, étant donné que le poids total du véhicule figure à la fois dans le permis de circulation et dans le SIAC.

Pour les PHEV, le montant de la redevance est réduit de 50 %, car ces véhicules ne fonctionnent pas uniquement à l'énergie électrique, mais également à l'essence ou à l'huile diesel, qui sont déjà soumises à l'impôt sur les huiles minérales. La réduction tarifaire vise à éviter une double imposition. La réduction de 50 % s'appuie sur les chiffres les plus récents, selon lesquels la part du mode électrique (facteur d'utilisation) des PHEV s'avère nettement plus faible que ce qu'avait laissé supposer la méthode de mesure WLTP jusqu'à présent. Les méthodes de mesure WLTP seront donc également adaptées, à partir de 2025.

Digression : tarifs de l'impôt sur les huiles minérales

Le tarif de référence a été calculé sur la base des tarifs fixés dans la Limpmin. N'étant toujours pas en application, le relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales de 4 centimes par litre décidé par les Chambres fédérales le 30 septembre 2016²⁵ n'a pas été pris en compte dans les calculs des modèles tarifaires, étant donné qu'on ne sait pas s'il entrera effectivement en vigueur ni et à quel moment. L'entrée en vigueur de ce relèvement dépend de l'état des réserves du FORTA. Il conviendra par conséquent d'observer l'évolution des réserves au fil du présent projet et, le cas échéant, d'adapter les calculs des tarifs lors des étapes ultérieures. Si le Conseil fédéral décidait de relever la surtaxe sur les huiles minérales de 4 centimes par litre, les tarifs de la redevance augmenteraient en conséquence.

Tarifs de l'impôt sur les huiles minérales selon la Limpmin	Essence (en ct./l)	Huile diesel (en ct./l)
Impôt de base (art. 12, al. 1, qui renvoie à l'annexe 1, Tarif de l'impôt sur les huiles minérales)	43,12	45,87
Surtaxe (art. 12, al. 2)	30,00	30,00
Total	73,12	75,87

Ces tarifs divergent de l'ordonnance du 1er juillet 2020²⁶ sur l'adaptation des taux d'impôt sur les huiles minérales applicables à l'essence et à l'huile diesel. Selon la Limpmin, des allègements fiscaux sont accordés pour les carburants renouvelables lorsque certaines conditions sont remplies (cf. art. 12b Limpmin). Parallèlement, les pertes de recettes résultant de ces allègements fiscaux sont compensées par une imposition plus élevée de l'essence et de l'huile diesel (art. 12e Limpmin). C'est pourquoi le Conseil fédéral a relevé les taux d'imposition dans l'ordonnance du 1er juillet 2020. En règle générale, des carburants renouvelables sont mélangés à l'essence et à l'huile diesel ordinaires, si bien qu'en moyenne, le montant à payer à la pompe n'est pas plus élevé. Pour le calcul de la redevance liée à la prestation kilométrique, les tarifs selon la Limpmin sont déterminants.

Digression : Manuel informatisé des coefficients d'émission du trafic routier (MICET) (dernière version en allemand et en anglais)

Le MICET²⁷ fournit pour les années 1990 à 2060 des coefficients d'émission (par ex. CO₂) pour les catégories de véhicules les plus courantes. Parallèlement au SIAC, il constitue une base de données fondamentale lorsqu'il s'agit de déterminer les modèles tarifaires de la redevance sur le kilométrage des véhicules électriques. Le manuel MICET permet d'observer l'évolution du parc automobile, de l'activité de transport par segment (sous-ensemble d'une catégorie de véhicules), et notamment des émissions. Pour déterminer les modèles tarifaires d'une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques, on a utilisé à la fois les consommations d'énergie et de carburant des véhicules conventionnels essence et diesel, différenciées selon les segments (genres de véhicules, technologie de propulsion, carburant, catégories de poids), et les prestations kilométriques.

L'évolution du parc automobile (taille et composition) en Suisse est modélisée dans la base de données MICET à partir du dernier effectif réel mentionné par le SIAC et des nouvelles immatriculations, ainsi que des retraits de la circulation pour chacune des années ultérieures jusqu'en 2060. Les retraits définitifs de la circulation se basent sur des probabilités de survie liées à l'âge. Les pourcentages indiquent la probabilité qu'un véhicule d'un certain âge reste encore une année dans la flotte. Les valeurs se basent sur l'évaluation de différents états annuels du SIAC. Pour déterminer les modèles tarifaires, on s'est référé aux données ex post jusqu'en 2022.

²⁵ RO 2017 6825 Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA), annexe, ch. 1 Loi sur l'imposition des huiles minérales, art. 12, al. 2.

²⁶ RS 641.613

²⁷ <https://www.hbefa.net/de/startseite>.

Pour la Suisse, le futur kilométrage se base sur les perspectives d'évolution du transport actuelles de la Confédération (actuellement Perspectives 2050, scénario « Base »).²⁸

L'évolution de l'efficacité énergétique s'appuie d'une part sur les émissions de CO₂ (WLTP) des véhicules neufs selon les indications fournies dans le cadre de l'homologation. En Suisse, on recourt pour ce faire aux données TARGA²⁹. L'efficacité énergétique repose d'autre part sur des analyses de la consommation réelle des voitures de tourisme, basées sur des journaux en ligne d'approvisionnement en carburant³⁰ (ICCT, Tietge et al. 2020; Notter et al. 2022). En complément, la consommation de carburant est étalonnée chaque année par rapport aux ventes nationales de carburant³¹.

Le MICET est une source de données standard pour le calcul des émissions. Il est le fruit d'un effort commun des autorités et de partenaires de développement de six pays (CH, DE, AT, SE, NO, FR). Le manuel MICET a été utilisé par exemple pour la modélisation du trafic routier dans le cadre des Perspectives énergétiques 2050+ de la Confédération.

2.1.3.3 Modèle tarifaire de la catégorie de redevance « véhicules utilitaires légers »

Dans le présent modèle, la catégorie des véhicules utilitaires légers (VULé) inclut les voitures de livraison, les voitures automobiles légères et les minibus. Au total, les utilitaires légers représentent environ 8 % de l'ensemble du parc automobile, les voitures de livraison étant les plus nombreuses dans cette catégorie de redevance, avec quelque 445 000 véhicules et une part de près de 7 % de l'ensemble du parc automobile.

Digression : véhicules utilitaires légers électriques à batterie et dont le poids total est supérieur à 3500 kg, mais ne dépasse pas 4250 kg

Dans son message du 28 mai 2025³² concernant la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations), le Conseil fédéral a décidé que les véhicules utilitaires légers qui dépassent de 750 kg au plus le poids total autorisé de 3500 kg uniquement en raison d'une propulsion à émission nulle (batterie ou hydrogène) pourraient être exonérés durablement de la RPLP. La motion 18.3420 Bourgeois « Compensation du poids des batteries électriques des véhicules de livraison de catégorie 3,5 tonnes », adoptée par le Parlement, est donc également mise en œuvre dans le cadre de la loi fédérale du 19 septembre 1997³³ concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL). Cette exonération des véhicules de la catégorie Bourgeois ne nécessite aucune modification de la LRPL. Lors de la révision de l'ORPL, ils seront intégrés dans la liste des types de véhicules exonérés mentionnés à l'art. 2, al. 1, ORPL.

Aux fins de la redevance sur les véhicules électriques, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie dont le poids total est supérieur à 3,5 tonnes, mais ne dépasse pas 4,25 tonnes, sont ainsi rattachés au modèle tarifaire des véhicules utilitaires légers, et non à celui des véhicules utilitaires lourds. Cette répartition doit assurer une mise en œuvre coordonnée entre la RPLP et la nouvelle redevance.

²⁸ ARE 2022 : Perspectives d'évolution du transport en Suisse 2050, rapport final. 8 avril 2022.

²⁹ TARGA est l'acronyme de « *Technische Angaben Rauch, Geräusch, Abgas* », soit « Indications techniques fumée, bruit, gaz d'échappement ». Il s'agit d'une application métier qui a été élaborée à l'intention des autorités d'immatriculation, de vérification et de contrôle de Suisse ainsi qu'au contrôle des véhicules automobiles de la principauté de Liechtenstein. On trouve dans TARGA des fiches d'homologation et des fiches de données qui contiennent les indications techniques et les données d'émission de tous les véhicules. TARGA a été désactivée fin 2024 / début 2025 et remplacée par le système IVITA-S (Initial Vehicle Information and Type Approval System).

³⁰ Par exemple : www.spritmonitor.de.

³¹ Cf. <https://www.bfe.admin.ch/bfe/fr/home/approvisionnement/statistiques-et-geodonnees/statistiques-de-lenergie/consommation-energetique-en-fonction-des-facteurs-determinants.html>.

³² FF 2025 2133

³³ RS 641.81

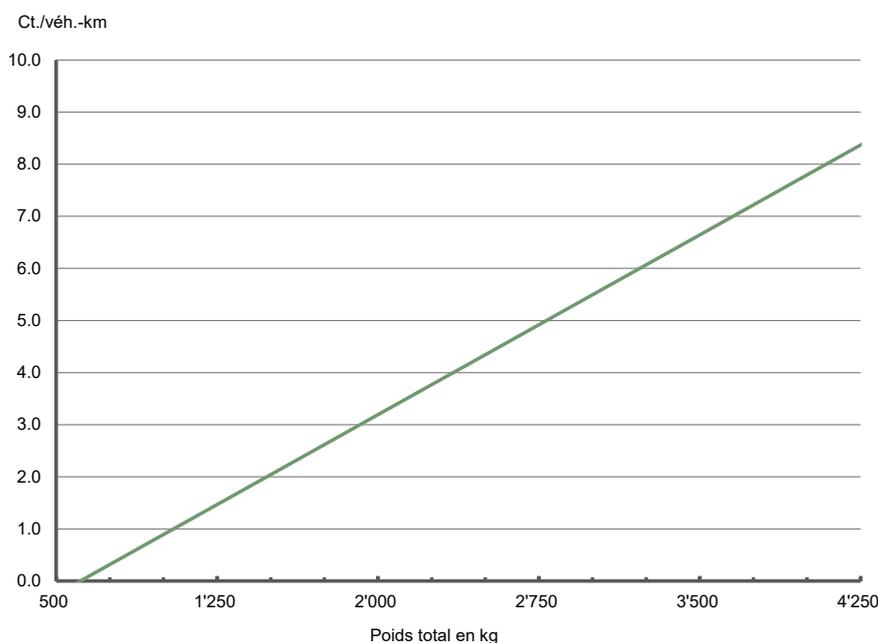
La méthode de calcul des tarifs pour les véhicules utilitaires légers est en principe analogue à celle des voitures de tourisme et repose sur les mêmes données de base (voir ch. 2.1.3.2). La consommation spécifique moyenne de carburant d'un véhicule utilitaire léger traditionnel est de 8,8 litres aux 100 kilomètres (MICET, pour l'année 2030). Il en résulte un montant de 6,7 centimes par kilomètre pour l'impôt sur les huiles minérales. Ce montant constitue le tarif de référence.

Le rapport entre consommation de carburant et poids du véhicule a été déterminé à l'aide des données disponibles dans le SIAC (WLTP). S'agissant des véhicules utilitaires légers, il en résulte, pour le poids total, une pente de la droite tarifaire de 0,23 centime par 100 kilogrammes.

Les véhicules utilitaires légers conventionnels affichent un poids total moyen de 3079 kilogrammes. Comparés aux voitures de tourisme, les véhicules utilitaires légers électriques à batterie sont encore trop peu nombreux pour permettre d'en calculer de manière statistiquement fiable le surpoids moyen. C'est pourquoi on applique ici le taux de 14,5 % qui a été calculé pour les voitures de tourisme. Il en résulte un poids de référence de 3525 kilogrammes pour les véhicules utilitaires légers électriques à batterie.

$$\text{Tarif de redevance VULé (ct./km)} = 6,7 \text{ ct.} + 0,0023 \text{ ct./kg} \times (\text{poids total du véhicule} - 3525 \text{ kg})$$

Figure 7 : Modèle tarifaire pour BEV utilitaires légers



S'agissant des PHEV, le montant de la redevance est réduit de 50 %, car ces véhicules fonctionnent également à l'essence ou à l'huile diesel qui sont déjà soumises à l'impôt sur les huiles minérales (voir également le modèle tarifaire des voitures de tourisme).

2.1.3.4 Modèles tarifaires de la catégorie de redevance « Véhicules utilitaires lourds »

Les véhicules utilitaires lourds (VULo) sont des voitures automobiles lourdes dont le poids total en charge dépasse 3,5 tonnes. Actuellement, près de 78 000 véhicules utilitaires lourds sont immatriculés en Suisse, soit 1,2 % du parc automobile. Dans cette catégorie de redevance, le camion est de loin le genre de véhicule le plus fréquent, à raison d'environ 47 000 exemplaires, suivi des tracteurs à sellette au nombre de 13 000. Le SIAC différencie les genres de véhicules énumérés à la Figure 8, tous classés dans la catégorie des véhicules utilitaires lourds (VULo) et (en partie) soumis actuellement à l'impôt sur les huiles minérales. Une distinction est aussi faite entre le transport des personnes et le transport des marchandises.

Figure 8 : Véhicules de la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds »

Genre de véhicule	Sous-catégorie
Voiture automobile lourde	Transport de personnes ou de marchandises
Autocar	Transport de personnes
Bus articulé	Transport de personnes
Camion	Transport de marchandises
Véhicule articulé léger ³⁴	Transport de marchandises
Véhicule articulé lourd	Transport de marchandises
Tracteur à sellette	Transport de marchandises

Les trolleybus et trolleybus articulés ne possèdent pas de plaques d'immatriculation et ne sont pas immatriculés. Ils ne sont donc pas assujettis à la redevance.

La détermination du modèle tarifaire des BEV suit en principe les trois mêmes étapes que celle des voitures de tourisme (cf. ch. 2.1.3.2) :

- (1) Détermination du tarif de référence (sur la base de la consommation spécifique de carburant 2030 estimée pour les véhicules à combustion)
- (2) Construction d'une équation tarifaire pour les véhicules à moteur à combustion
- (3) Application de l'équation tarifaire aux véhicules BEV (incluant une correction pour le poids généralement plus élevé dû à la présence de la batterie)

Modèle tarifaire pour les VULo affectés au transport de marchandises

S'agissant des VULo transportant des marchandises, un modèle tarifaire similaire à celui des voitures de tourisme a été développé, prévoyant que le tarif monte au fur et à mesure que le poids total ou le poids de l'ensemble de véhicules augmente. La consommation spécifique moyenne de carburant d'un véhicule utilitaire lourd traditionnel affecté au transport de marchandises est de 27,0 litres aux 100 kilomètres (MICET, pour l'année 2030). Avec l'impôt sur les huiles minérales, il en résulte un montant de 20,5 centimes par kilomètre. Ce montant constitue le tarif de référence. La valeur de la consommation spécifique moyenne de carburant représente la moyenne pondérée en fonction du kilométrage. Selon l'évaluation des données de la RPLP, 56 % des kilomètres parcourus en 2022 dans le secteur du transport de marchandises lourdes sont imputables à des véhicules d'un poids total compris entre 34 et 40 tonnes. Cette part importante se traduit par une consommation spécifique de carburant élevée. Dans l'équation tarifaire appliquée aux véhicules à combustion, la pente de la droite (c'est-à-dire la corrélation entre la consommation de carburant ou l'impôt sur les huiles minérales dû, et le poids du véhicule) a été établie sur la base d'une régression linéaire des tarifs moyens des différentes catégories de véhicules et de poids figurant dans le manuel MICET. Par conséquent, la redevance augmente de 0,4147 centime par tonne et véhicule-kilomètre (soit 0,0004147 ct/kg).

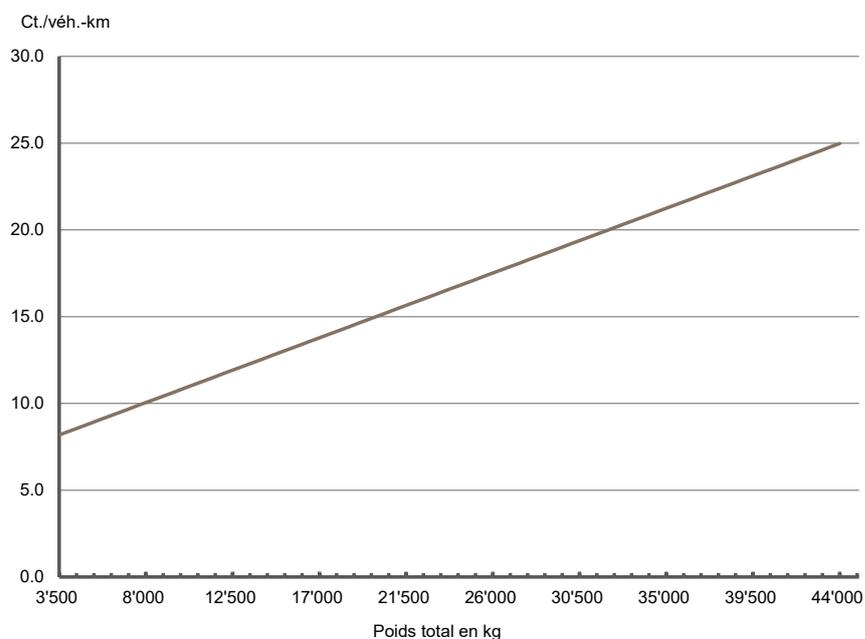
En moyenne, le poids total en charge autorisé d'un véhicule à moteur à combustion lourd, pondéré en fonction du pourcentage de kilomètres parcourus par catégorie de poids, est de 31,2 tonnes. Comme on part du principe que, s'agissant des VULo, les modèles électriques sont également plus lourds que les véhicules à moteur à combustion, l'équation tarifaire calculée pour les véhicules à moteur à combustion devra être corrigée afin de tenir compte du surpoids des véhicules électriques dû à la présence de la batterie. Concrètement, la droite tarifaire correspondant aux véhicules à combustion sera décalée de

³⁴ Les véhicules articulés légers pourraient être classés parmi les véhicules utilitaires légers comme parmi les véhicules utilitaires lourds. La digression ci-après sur la RPLP montre qu'ils sont considérés comme des VULo (utilitaires lourds) lorsque l'ensemble atteint certains poids totaux. De plus, la distinction entre véhicules articulés légers et lourds s'oriente uniquement sur le poids total du tracteur à sellette, et non sur le poids de l'ensemble de véhicules. Cela étant, les véhicules articulés légers sont ici classés parmi les véhicules utilitaires lourds. Pour le classement des tracteurs à sellette, voir également la notice « RPLP – Notice concernant les tracteurs à sellette légers » ; www.bazg.admin.ch > Documentation > Formulaire, notices et publications > Redevance sur le trafic des poids lourds RPLP ; <https://www.bazg.admin.ch/bazg/fr/home/documentation/publications/redevance-sur-le-traffic-des-poids-lourds-rplp.html#1415039680>.

2 tonnes vers la droite et le poids de référence sera relevé de 2 tonnes, passant de 31,2 à 33,2 tonnes. La valeur de 2 tonnes s'oriente sur une réglementation de l'OETV (art. 95, al. 1^{bis}), selon laquelle le poids total des véhicules à propulsion non polluante peut dépasser de 2 tonnes au maximum le poids total normal du genre de véhicule concerné. Il résulte de ce décalage l'équation tarifaire suivante :

$$\text{Tarif de redevance VULo-M (ct./km)} = 20,5 \text{ ct.} + 0,0004147 \text{ ct./kg} \times (\text{poids total du véhicule} - 33\,200 \text{ kg})$$

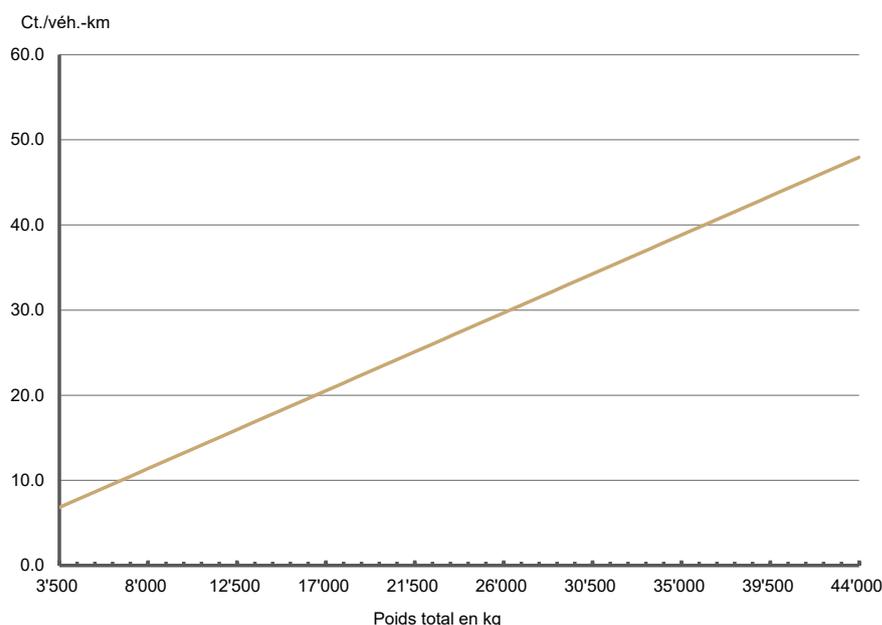
Figure 9 : Modèle tarifaire pour les véhicules utilitaires lourds, transport de marchandises (BEV)



Modèle tarifaire pour les VULo affectés au transport de personnes

L'équation tarifaire applicable aux bus et aux autocars a été déterminée selon un modèle analogue à celui des véhicules de transport de marchandises lourds :

Figure 10 : Modèle tarifaire pour véhicules utilitaires lourds, transport de personnes (BEV)



La consommation spécifique de carburant s'élève en moyenne (pondérée) à 32,6 litres aux 100 kilomètres (MICET, 2030), ce qui se traduit par un tarif de référence de 24,7 centimes par kilomètre. Dans l'équation tarifaire appliquée aux véhicules à combustion, la pente de la droite (c'est-à-dire la corrélation entre la consommation de carburant ou l'impôt sur les huiles minérales dû et le poids du véhicule) a également été établie sur la base d'une régression linéaire des tarifs moyens des différentes catégories de véhicules et de poids figurant dans le manuel MICET. Par conséquent, la redevance augmente de 1,0158 centime par tonne et véhicule-kilomètre (soit 0,0010158 ct/kg).

En moyenne, le poids total d'un véhicule à combustion lourd, pondéré en fonction du pourcentage de kilomètres parcourus par catégorie de poids, est de 19,1 tonnes. De même que pour les véhicules utilitaires lourds transportant des marchandises, la valeur du poids de référence des véhicules électriques sera corrigée de 2 tonnes et portée à 21,1 tonnes. S'agissant des BEV, il en résulte l'équation tarifaire suivante pour les bus et autocars :

Tarif de redevance VULo-P (ct./km) = 24,7 ct. + 0,0010158 ct./kg x (poids total du véhicule – 21 100 kg)

S'agissant des PHEV, le montant de la redevance applicable aux VULo est réduit de 50 %, car ces véhicules fonctionnent également à l'essence ou à l'huile diesel qui sont déjà soumises à l'impôt sur les huiles minérales.

Remarques : Conformément à l'arrêté fédéral du 15 mars 2024³⁵ relatif à la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (loi sur le CO₂), les remboursements de l'impôt sur les huiles minérales, tels qu'ils étaient accordés jusqu'à présent, sont supprimés pour les véhicules utilisés par des entreprises de transport de trafic local concessionnaires de la Confédération à partir du 1er janvier 2026 (cf. art. 18, al. 1^{bis}, Limpmin). En dehors du trafic local, l'impôt ne peut être remboursé à partir du 1er janvier 2030 aux entreprises de transport concessionnaires de la Confédération que si lesdites entreprises démontrent qu'il n'est pas possible, pour des raisons liées à la topographie, de remplacer le matériel roulant utilisé pour les lignes concernées par des bus équipés d'un autre système de propulsion recourant à des sources d'énergie renouvelables et neutres du point de vue du CO₂ (cf. art. 18, al. 1^{er}, Limpmin). Dans le cadre du programme d'allégement budgétaire 27, le Conseil fédéral propose d'avancer à 2027 la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires en dehors du trafic local. Étant donné qu'il est prévu d'introduire la redevance sur les véhicules électriques à partir de 2030, le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires n'a plus été pris en compte lors de la détermination du modèle tarifaire. Ce sont les tarifs ordinaires de l'impôt sur les huiles minérales qui ont servi de base de calcul.

2.1.3.5 Modèle tarifaire de la catégorie de redevance « motocycles »

Outre les motocycles classiques, cette catégorie de redevance inclut d'autres véhicules assimilés à des motocycles (motocycles légers, tricycles à moteur, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur). Cette catégorie compte environ 767 000 véhicules, soit 11,8 % du parc automobile total. Avec près de 713 000 véhicules, le motocycle classique (véhicule automobile à deux roues placées l'une derrière l'autre, sans restriction quant au poids maximal ou à la puissance maximale du moteur) constitue le genre de véhicule numériquement majoritaire dans cette catégorie de redevance.

La consommation spécifique de carburant d'un motocycle est d'environ 4,9 litres aux 100 kilomètres (MICET, 2030), soit 3,6 centimes par kilomètre en termes d'impôt sur les huiles minérales. Selon le microrecensement mobilité et transports 2015³⁶ (MRMT 2015), le kilométrage annuel moyen des motocycles en Suisse est d'environ 2100 kilomètres. En moyenne, l'impôt sur les huiles minérales s'élève à environ 80 francs par an et par motocycle à essence.

Le montant de la redevance s'avérant nettement inférieur à celui des voitures de tourisme, on renonce à percevoir une redevance liée à la prestation kilométrique. Le rapport entre les frais de perception et le montant des redevances serait déraisonnable. Il s'avère également que pour les motocycles, il n'existe pas encore de solution de saisie du kilométrage qui soit comparable à celle des voitures de tourisme. En lieu et place d'une redevance liée à la prestation kilométrique, une redevance forfaitaire sera donc

³⁵ FF 2024 686

³⁶ Office fédéral de la statistique (OFS), Office fédéral du développement territorial (ARE), Comportement de la population en matière de transports, résultats du microrecensement mobilité et transports 2015, Neuchâtel et Berne, 2017.

prélevée sur les motocycles. En plus d'être peu coûteuse, la 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. À des fins d'équivalence entre véhicules électriques et véhicules à essence, le forfait annuel de la redevance est différencié en fonction des catégories de poids, de sorte que les véhicules plus lourds sont soumis à une redevance plus élevée que les véhicules plus légers. Le montant des forfaits annuels s'oriente sur un kilométrage moyen de 2100 véh.-km par motocycle selon le MRMT ainsi que sur les données de consommation issues du manuel MICET.

Le montant du forfait annuel varie entre 45 et 150 francs en fonction du poids total, conformément au tableau ci-dessous.

Figure 11 : Forfaits annuels applicables aux motocycles

Catégorie selon le poids	Poids total (en kg)	Forfait annuel (en fr.)
1	Jusqu'à 300	45.00
2	301 à 400	60.00
3	401 à 500	80.00
4	501 à 600	100.00
5	601 à 700	115.00
6	701 à 800	135.00
7	801 et plus	150.00

Le forfait annuel obéit moins bien au principe d'équivalence visé qu'un modèle tarifaire qui calcule la redevance en fonction du kilométrage effectif de chaque véhicule. Cette option est toutefois justifiée par les modalités de perception, nettement plus simples dans le cas des forfaits annuels, puisqu'il n'est notamment plus nécessaire de consigner les kilomètres parcourus. Cela réduit non seulement les frais de perception incombant à l'État, mais simplifie aussi la tâche aux détenteurs des véhicules (pas de déclaration individuelle du kilométrage annuel, prélèvement avec l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur). Dans le même temps, la différenciation en fonction du poids permet de se rapprocher de l'équivalence.

2.1.3.6 Catégorie de redevance « cyclomoteurs »

Selon l'article 18 OETV, les cyclomoteurs incluent les « cyclomoteurs rapides », les « cyclomoteurs légers », les « fauteuils roulants motorisés », les « gyropodes électriques » et les « cyclomoteurs lourds ».

Conformément à l'art. 72, al. 1, let. k et l de l'ordonnance du 27 octobre 1976³⁷ réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière ; OAC), les cyclomoteurs légers et les fauteuils roulants à propulsion électrique dont la vitesse n'excède pas 10 km/h ne nécessitent pas de plaque d'immatriculation. Ces véhicules ne sont pas immatriculés et sont par conséquent exclus de la redevance. En revanche, les fauteuils roulants à moteur électrique dont la vitesse est supérieure à 10 km/h doivent être munis d'une plaque d'immatriculation. Afin que tous les modèles de fauteuils roulants électriques soient traités de la même manière, tous sont exclus de la redevance.

Sont par conséquent assujettis à la redevance :

- les « cyclomoteurs rapides » (par ex. « vélos électriques rapides »)
- les « cyclomoteurs lourds » (par ex. vélos-cargos électriques destinés au transport de marchandises ou de personnes »)
- les « gyropodes électriques »

³⁷ RS 741.51

La redevance sur les cyclomoteurs sera perçue sous la forme d'un forfait annuel. Compte tenu du montant de la redevance, le modèle forfaitaire permet de réduire à un minimum les frais de perception. La redevance s'élève à 25 francs par an.

Le montant de la redevance est difficile à déterminer du fait que l'analogie ou la comparabilité des véhicules à essence avec les véhicules électriques n'est pas aussi évidente pour les cyclomoteurs que pour les voitures de tourisme.

Comme les vélomoteurs classiques fonctionnant avec des énergies fossiles font également partie des cyclomoteurs, la redevance due pour les cyclomoteurs électriques a été calculée, pour l'heure, sur la base des vélomoteurs classiques (cyclomoteurs, jusqu'à 50 cm³, vitesse maximale de 30 ou 50 km/h). Du fait de sa consommation spécifique de carburant, un vélomoteur est soumis à un impôt sur les huiles minérales de 1,8 centime par kilomètre parcouru. Selon le microrecensement, le kilométrage annuel moyen des vélos électriques rapides est d'environ 1300 kilomètres. Si l'on multiplie ce kilométrage annuel par la redevance de 1,8 centime par kilomètre appliquée aux vélomoteurs, on obtient une redevance moyenne s'élevant à environ 25 francs par an pour les vélos électriques.

La redevance aura une validité d'un an et sera perçue sous la forme d'une vignette. Étant donné que de nombreux cantons perçoivent déjà l'assurance responsabilité civile au moyen d'une vignette, il sera judicieux de percevoir conjointement la redevance et l'assurance cantonale afin de minimiser à la fois les frais de perception et la charge incombant aux personnes assujetties.

Partant d'un nombre escompté de 200 000 vélos électriques rapides en 2030 (2021 : 133 000), la redevance de 25 francs générera 5 millions de francs de recettes.

2.1.4 Modèles tarifaires en partie différents pour les véhicules à moteur étrangers

Les véhicules immatriculés à l'étranger (véhicules étrangers) sont également soumis à la redevance sur les véhicules électriques.

Toutefois, le relevé des kilomètres parcourus par les véhicules étrangers se heurte à certains obstacles. Premièrement, la charge initiale liée à la saisie / à l'enregistrement des véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement (une fois ou quelques rares fois) en Suisse est disproportionnée avec le montant attendu de la redevance. Deuxièmement, l'encaissement, le contrôle et les sanctions sont difficiles ou entraînent une charge de travail importante. Des solutions en partie simplifiées seront par conséquent appliquées ou proposées aux véhicules étrangers.

Figure 12: Aperçu des modèles tarifaires pour les véhicules étrangers

Catégorie de redevance	Solution pour véhicules étrangers
Voitures de tourisme	Choix entre la solution suisse ou une option plus simple de redevances forfaitaires en fonction du temps (cf. ch. 2.1.4.1, 2.1.4.2)
Véhicules utilitaires légers	
Véhicules utilitaires lourds	Aucune différence, modèle tarifaire en vertu du ch. 2.1.4.3
Motocycles	Redevances forfaitaires en fonction du temps (cf. ch. 2.1.4.4)
Cyclomoteurs	Non soumis à la redevance (cf. ch. 2.1.4.5)

2.1.4.1 Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « Voitures de tourisme »

Un modèle tarifaire basé sur des forfaits pour différentes durées de séjour sera proposé pour les voitures de tourisme étrangères. Toutefois, le détenteur ou le conducteur du véhicule concerné pourra également adopter le système de perception de la redevance liée à la prestation kilométrique tel qu'il est appliqué aux véhicules suisses. Ces options permettent de garantir que les personnes résidant à l'étranger ne soient pas discriminées.

Les profils de déplacement des véhicules étrangers peuvent être très différents : il peut aussi bien s'agir d'une excursion d'une journée au zoo de Bâle, au départ de Lörrach, que d'un séjour de vacances à Grindelwald ou du passage quotidien de la frontière pour rejoindre Genève ou Bellinzone. Ces exemples montrent que la prestation kilométrique peut varier énormément, de même, par conséquent, que le

montant de la redevance. Les options de redevances forfaitaires en fonction du temps proposées aux étrangers ne couvrent certes pas la totalité des profils de déplacement, mais constituent l'option de perception la plus simple du point de vue technique.

Le modèle tarifaire de la redevance forfaitaire s'inspire de la directive européenne sur les coûts d'infrastructure. Bien que la Suisse ne soit pas tenue de s'y conformer, la directive peut être intéressante à suivre dans les grandes lignes afin d'éviter d'éventuels débats avec l'UE, d'autant plus qu'elle n'est pas en contradiction avec les principes fondamentaux gouvernant les modèles tarifaires (cf. ch. 2.1.3.1). La directive se base sur un forfait annuel et définit des plafonds maximaux pour les périodes plus courtes, en pourcentage du forfait annuel.

Le présent modèle tarifaire prend pour références le montant de la redevance à la journée et le montant à l'année. Une visite d'une journée ou un court trajet en Suisse ne doit pas coûter trop cher, notamment en comparaison du montant de la redevance dû en moyenne par jour pour un véhicule suisse. Le forfait annuel doit représenter environ la moitié du montant dû par un véhicule suisse dont le kilométrage annuel se situe dans la moyenne (500 à 600 francs), car on estime qu'un peu moins de la moitié de ce kilométrage est effectué en Suisse, étant donné que la vie du détenteur du véhicule est centrée à l'étranger. Les durées de validité comprises entre une journée et une année s'alignent en principe sur l'échelonnement indiqué dans la directive européenne sur les coûts d'infrastructure.

Pour ne pas compliquer les choses et profiter de la simplicité du forfait, il a été renoncé, en ce qui concerne les tarifs ci-après basés sur le temps, à effectuer une différenciation en fonction du poids du véhicule dans le cas des voitures de tourisme étrangères.

Figure 13: Redevances forfaitaires en fonction du temps pour les voitures de tourisme étrangères

Durée de séjour	Redevance forfaitaire (en fr.)
1 journée	5.00
1 semaine	15.00
2 semaines	25.00
1 mois	40.00
2 mois	60.00
1 an	250.00

2.1.4.2 Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « véhicules utilitaires légers »

Les détenteurs de véhicules utilitaires légers immatriculés à l'étranger auront eux aussi le choix entre un tarif basé sur les prestations kilométriques et des redevances forfaitaires calculées en fonction du temps. Les véhicules utilitaires légers nationaux constituent une catégorie de redevance à part possédant son propre modèle tarifaire. Toutefois, pour les redevances forfaitaires pour étrangers calculées en fonction du temps, les mêmes tarifs seront appliqués que pour les voitures de tourisme, ceci pour la bonne raison qu'il n'est pas toujours évident de déterminer s'il s'agit d'un véhicule utilitaire léger ou d'une voiture de tourisme. L'application des mêmes redevances forfaitaires basées sur le temps dans les catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers » facilite l'exécution (contrôles) et évite aux personnes assujetties toute incertitude quant à la classification dans l'une ou l'autre des catégories de redevance.

2.1.4.3 Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds »

Les véhicules utilitaires lourds sont généralement utilisés à des fins commerciales. Afin d'éviter toute distorsion de la concurrence dans le secteur des transports, il est impératif que le même modèle tarifaire s'applique aux véhicules suisses et aux véhicules étrangers (cf. ch. 2.1.3.4). Par conséquent, une

redevance forfaitaire sur le modèle de celle des voitures de tourisme étrangères est exclue pour les véhicules utilitaires lourds immatriculés à l'étranger.

2.1.4.4 Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « Motocycles »

Les motocycles immatriculés à l'étranger sont soumis à la redevance. Des redevances forfaitaires basées sur le temps leur sont appliquées, étant donné que, dans la majorité des cas, ils ne circulent en Suisse que de façon épisodique. Les durées sont échelonnées comme pour les voitures de tourisme étrangères et le montant respectif dû correspond à la moitié du montant applicable aux voitures de tourisme. Cette simplification s'explique par le fait que les tarifs calculés en fonction du temps sont déjà relativement bas pour les voitures de tourisme. Contrairement aux motocycles immatriculés en Suisse, les forfaits en fonction du temps, jusqu'à une durée de deux mois, sont les mêmes pour tous les motocycles immatriculés à l'étranger, quel que soit leur poids. D'une part, l'introduction d'une différenciation rendrait le système obscur pour les utilisateurs ; de l'autre, les forfaits étant relativement bas, une différenciation en fonction du poids se solderait en partie par des montants très faibles ne justifiant plus les frais de perception.

Dans le cas du forfait annuel en revanche, les montants de la redevance appliqués aux motocycles immatriculés à l'étranger feront l'objet d'une différenciation, comme c'est le cas pour les motocycles immatriculés en Suisse. En effet, si le forfait annuel appliqué aux motocycles étrangers s'élevait à la moitié du montant applicable aux voitures de tourisme, il en résulterait une redevance de 125 francs. Or, ce montant serait plus élevé que le forfait annuel applicable à tous les motocycles suisses d'un poids inférieur ou égal à 700 kg. Afin de ne pas discriminer les détenteurs étrangers, les mêmes forfaits annuels calculés en fonction du poids total s'appliquent aux motocycles étrangers et aux motocycles suisses (cf. ch. 2.1.3.5).

Figure 14: Redevances forfaitaires en fonction du temps pour les motocycles étrangers

Durée de séjour	Redevance forfaitaire (en fr.)
1 journée	2.50
1 semaine	7.50
2 semaines	12.50
1 mois	20.00
2 mois	30.00
1 an	Forfait annuel selon le chiffre 2.1.3.5

2.1.4.5 Modèle tarifaire pour les véhicules étrangers de la catégorie de redevance « cyclomoteurs »

Fixée à 25 francs par an, la redevance applicable aux cyclomoteurs suisses est relativement faible. Pour qu'il n'y ait pas de frais de perception disproportionnés avec les recettes, les cyclomoteurs étrangers ne seront pas soumis à la redevance lorsqu'ils sont utilisés en Suisse. Partant du principe qu'ils ne circulent généralement en Suisse que pour une courte durée (par ex. lors d'un séjour de vacances), il serait disproportionné de percevoir l'intégralité du montant de la redevance sur les cyclomoteurs étrangers.

2.1.5 Taxe sur la valeur ajoutée en lien avec les impôts sur les huiles minérales

Le droit en vigueur prévoit que les achats de carburants et de combustibles sont soumis à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Étant donné que les taxes sur les huiles minérales grevant les carburants sont une composante du prix de vente, la TVA de 8,1 % est également perçue sur ces taxes. Lorsqu'une redevance liée à la prestation kilométrique ou une redevance forfaitaire est perçue, le sujet fiscal n'est toutefois pas assujéti à la TVA (cf. ch. 5.4). Il en résulte à long terme une légère baisse des recettes provenant de la TVA. Cette perte est inférieure à 8,1 % des recettes totales issues de l'impôt sur les huiles

minérales. Ce n'est en effet pas l'intégralité des TVA que les entreprises déclarent à l'AFC qui demeure dans la caisse fédérale. Si l'acheteur du carburant est une entreprise assujettie à la TVA utilisant le carburant pour exercer une activité imposable, cette entreprise peut déduire la TVA prélevée sur les achats de carburant au titre d'impôt préalable. Ces carburants (y compris l'impôt sur les huiles minérales) ne sont plus soumis à la TVA ensuite.

L'AFC estime qu'au total, les recettes de la TVA générées par les impôts sur les huiles minérales s'élèvent à 221 millions de francs par an (estimation basée sur les chiffres de 2018, 2019, 2022 et 2023³⁸). Cela correspond à environ 5,0 % des revenus nets moyens générés par les recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales. Avec la baisse continue des impôts sur les huiles minérales, le montant estimé à 221 millions de francs ne cesse cependant de diminuer. En l'absence de mesures, la perte sur les rentrées de TVA s'élèverait, lors de l'introduction de la nouvelle redevance en 2030, à environ 35 à 45 millions de francs (en fonction de l'année de référence choisie).

Afin de compenser les pertes résultant de la non-perception de la TVA sur les impôts sur les huiles minérales, les tarifs de la redevance liée à la prestation kilométrique pourront être relevés de 5,0 % (équivalent TVA). Ce relèvement permettra de garantir que le total des recettes générées par la redevance liée à la prestation kilométrique corresponde au niveau atteint auparavant par les impôts sur les huiles minérales et par la taxe sur la valeur ajoutée prélevée sur ces derniers.

Les recettes générées par l'équivalent TVA sont entièrement affectées au budget général de la Confédération (cf. explications relatives à l'art. 86 Cst., au ch. 3.1).

Ajustement des tarifs de la redevance grâce à un « équivalent TVA »

Les tarifs de redevance définis au chiffre 2.1.3 sont complétés à raison de l'équivalent TVA. Pour ce faire, l'équation tarifaire est multipliée par le coefficient 1,05. L'équation correspondante, pour les voitures de tourisme, figure ci-dessous. Si l'on inclut la taxe sur la valeur ajoutée, les tarifs suivants s'appliquent :

Catégorie de redevance Voitures de tourisme

Tarif de redevance VT (ct./km) = 1,05 x (5,1 ct. + 0,0025 ct./kg x (poids total du véhicule – 2383 kg)

Tarif de redevance VT (ct./km) = 5,4 ct. + 0,0026 ct./kg x (poids total du véhicule – 2383 kg)

Catégorie de redevance Véhicules utilitaires légers

Tarif de redevance VULé (ct./km) = 7,0 ct. + 0,0024 ct./kg x (poids total du véhicule – 3525 kg)

Catégorie de redevance Véhicules utilitaires lourds, Transport de marchandises

Tarif de redevance VULo-M (ct./km) = 21,5 ct. + 0,0004354 ct./kg x (poids total du véh. – 33 200 kg)

Catégorie de redevance Véhicules utilitaires lourds, Transport de personnes

Tarif de redevance VULo-P (ct./km) = 25,9 ct. + 0,00106659 ct./kg x (poids total du véh. – 21 100 kg)

Dans la détermination des redevances forfaitaires selon le chiffre 2.1.3, les montants ont également été augmentés de 5 %, mais arrondis à des nombres entiers, et l'on a veillé à ce que les intervalles entre les différentes catégories de poids soient compréhensibles et à peu près équivalents.

³⁸ En raison de la pandémie de Covid19, les chiffres des années 2020 et 2021 n'ont pas été pris en compte.

Figure 15: Forfaits annuels applicables aux motocycles, y compris équivalent TVA

Catégorie selon le poids	Poids total (en kg)	Forfait annuel (en fr.)
1	Jusqu'à 300	50.00
2	301–400	65.00
3	401–500	80.00
4	501–600	100.00
5	601–700	120.00
6	701–800	140.00
7	801 et plus	160.00

2.1.6 Perception et exécution

2.1.6.1 Principes fondamentaux

Le concept de perception repose sur les principes suivants :

- **Exigences relatives au système de perception** : La perception de la redevance doit être simple, efficace et économique. Elle doit réduire la marge de manipulation et permettre d'identifier facilement tout abus (*compliance by design*, conformité dès la conception), de sorte que toutes les personnes assujetties puissent s'acquitter correctement de la redevance, sans qu'il soit nécessaire de déployer des dispositifs coûteux de contrôle et de mise en œuvre. Le système doit être évolutif, de façon à pouvoir s'adapter à de futures avancées techniques dont on ne peut pas encore mesurer la portée. Il ne faut pas que la fluidité du trafic, par exemple aux postes-frontières, s'en trouve perturbée. Les modalités de perception doivent satisfaire à tout moment aux prescriptions en matière de protection des données, ce qui implique non seulement de respecter formellement les exigences légales, mais aussi de tenir compte des réticences des personnes assujetties en matière de protection des données.
- **Obligation de collaborer** : les personnes assujetties à la redevance ont une obligation de collaborer. Elles doivent permettre toutes les actions nécessaires à la perception de la taxe, notamment assurer ou permettre la détermination et la transmission correctes et exhaustives des kilomètres parcourus.
- **Liberté de choisir** : Les détenteurs de véhicules des deux catégories de redevance Voitures de tourisme et Véhicules utilitaires légers peuvent choisir entre plusieurs modes de détermination (moyens de déterminer le kilométrage). Dans certaines conditions, cette liberté vaut aussi pour les véhicules utilitaires lourds suisses destinés au transport de personnes. Les détenteurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers étrangers peuvent eux aussi choisir s'ils souhaitent payer la redevance de manière forfaitaire ou être taxés (par l'intermédiaire d'un prestataire agréé) en fonction des kilomètres parcourus.
- **Absence de géolocalisation des trajets** : la Confédération ne relève que les kilométrages ou les kilomètres parcourus (déclarations kilométriques), mais pas les coordonnées géographiques (géodonnées). La géolocalisation, le traçage ou une tarification de la mobilité par la Confédération sont donc exclus, ceci afin de respecter les principes de *privacy by design* (protection des données dès la conception) et de *privacy by default* (protection des données par défaut), inscrits dans la loi fédérale du 25 septembre 2020³⁹ sur la protection des données (loi sur la protection des données, LPD). Font exception à cette règle les véhicules du trafic lourd. Ils sont en principe soumis au système de perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui transmet des coordonnées géographiques à la Confédération.

³⁹ RS 235.1.

- **Saisie kilométrique dans le véhicule** : le kilométrage est saisi par le véhicule. Deux technologies sont en principe disponibles pour cela : le compteur kilométrique du véhicule et le système de navigation par satellite (GNSS, par exemple GPS, Galileo, GLONASS ou Beidou).
- **Détermination des kilomètres parcourus sur le territoire douanier uniquement au moyen d'une saisie technique** : la redevance repose uniquement sur la prestation kilométrique effectuée sur le territoire douanier. Afin d'exclure les kilomètres parcourus à l'étranger, la saisie technique des kilomètres parcourus doit être associée à des données GNSS permettant d'identifier les passages de frontières et de déterminer les kilomètres parcourus à l'étranger.

Digression : assujettissement à la redevance portant sur l'ensemble du kilométrage parcouru

Il serait possible de renoncer à enregistrer les passages de frontière (par exemple au moyen des données GNSS) si la redevance s'appliquait à l'ensemble des kilomètres parcourus par le véhicule, en Suisse comme à l'étranger. Cela simplifierait considérablement le système de saisie, car il suffirait de communiquer périodiquement le kilométrage du véhicule. Cette solution conduirait toutefois à une double imposition dans les cas où une redevance similaire est prélevée à l'étranger.

2.1.6.2 Résumé

En principe, la redevance sera perçue sur tous les véhicules routiers circulant en Suisse et uniquement sur les trajets effectués sur le territoire douanier, indépendamment du pays d'immatriculation. En raison des différents contextes et cadres réglementaires, les types de perception varieront selon les catégories de redevance. Il conviendra également de faire la distinction entre véhicules suisses et véhicules étrangers, puisqu'une redevance forfaitaire est envisagée pour ces derniers parallèlement à la redevance liée à la prestation kilométrique (cf. ch. 2.1.4). Si des redevances forfaitaires sont prévues, c'est notamment parce que la perception d'une redevance basée sur le kilométrage serait difficile à mettre en œuvre, voire disproportionnée dans certaines catégories de redevances ou dans le cas des véhicules étrangers.

Différents types (au sens technique) de détermination des kilomètres parcourus pourront être appliqués dans les catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers » en particulier. Il n'y aura donc pas de solution unique.

Les chiffres 2.1.6.1 à 2.1.6.7 précisent le concept et la méthode de perception pour chaque catégorie de redevance. Les différences parfois considérables dans la perception de la redevance entre véhicules suisses et véhicules étrangers sont abordées séparément, lorsque c'est judicieux, aux chiffres 2.1.6.8 ss.

Figure 16: Méthode de perception par catégorie de redevance et lieu d'immatriculation

Catégorie de redevance	Véhicules suisses	Véhicules étrangers
Voitures de tourisme	Redevance liée à la prestation kilométrique : <ul style="list-style-type: none"> • Déclaration individuelle • Prestataire agréé (par ex. exploitation des données du véhicule ou appareil de saisie) 	Redevance forfaitaire en fonction du temps <i>ou</i> redevance en fonction du kilométrage parcouru (prestataires agréés)
Véhicules utilitaires légers	Redevance liée à la prestation kilométrique : <ul style="list-style-type: none"> • Déclaration individuelle • Prestataire agréé (par ex. exploitation des données du véhicule ou appareil de saisie) 	Redevance forfaitaire en fonction du temps <i>ou</i> redevance en fonction du kilométrage parcouru (prestataires agréés)

Catégorie de redevance	Véhicules suisses	Véhicules étrangers
Véhicules utilitaires lourds		
<i>Transport de marchandises</i>	Redevance liée à la prestation kilométrique : <ul style="list-style-type: none"> • Système de perception RPLP 	Redevance liée à la prestation kilométrique <ul style="list-style-type: none"> • Système de perception RPLP
<i>Transport de personnes</i>	Redevance liée à la prestation kilométrique : <ul style="list-style-type: none"> • Système de perception RPLP • Déclaration individuelle • Exploitation des données du véhicule (prestataire agréé) 	Redevance liée à la prestation kilométrique <ul style="list-style-type: none"> • Système de perception RPLP
Motocycles	Forfait annuel	Redevance forfaitaire en fonction du temps
Cyclomoteurs (rapides/lourds)	Forfait annuel	Exemptés

2.1.6.3 Perception dans les catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers »

a) Concept de perception

Le mode de perception étant le même pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers, ces deux catégories de redevance sont traitées conjointement dans la présente section.

Avec près d'un million de véhicules électriques qui, selon les estimations, seront mis en circulation d'ici 2030, ces deux catégories – et en particulier les voitures de tourisme – représentent de loin la plus grosse part d'assujettis à la redevance. Il est donc important d'aménager un système de perception sûr, inviolable et rentable, qui soit accueilli favorablement par les personnes assujetties en raison de sa convivialité, de sa transparence et de sa traçabilité, et qui tienne compte des réticences de ces personnes en matière de protection des données.

Le concept de perception propose donc une approche ouverte, permettant aux personnes assujetties de choisir le moyen de détermination qui leur convient. Concrètement, elles pourront, au choix, soit faire une déclaration spontanée (déclaration individuelle) des kilomètres parcourus enregistrés par le compteur kilométrique du véhicule, soit recourir à des solutions techniques permettant de déterminer avec précision le kilométrage soumis à la redevance (c'est-à-dire le kilométrage effectué sur le territoire douanier). La déclaration individuelle constitue un moyen de détermination simple, peu coûteux et transparent. L'homologation de solutions techniques de détermination basées sur les données des véhicules, ou sous la forme d'appareils externes tels que les dongles OBD (*On-Board Diagnostics*, diagnostic embarqué) ou les dispositifs GNSS/CN (Global Navigation Satellite System/Cellular Network), permettra de déterminer avec précision la base de taxation, notamment pour les personnes assujetties qui se déplacent beaucoup à l'étranger.

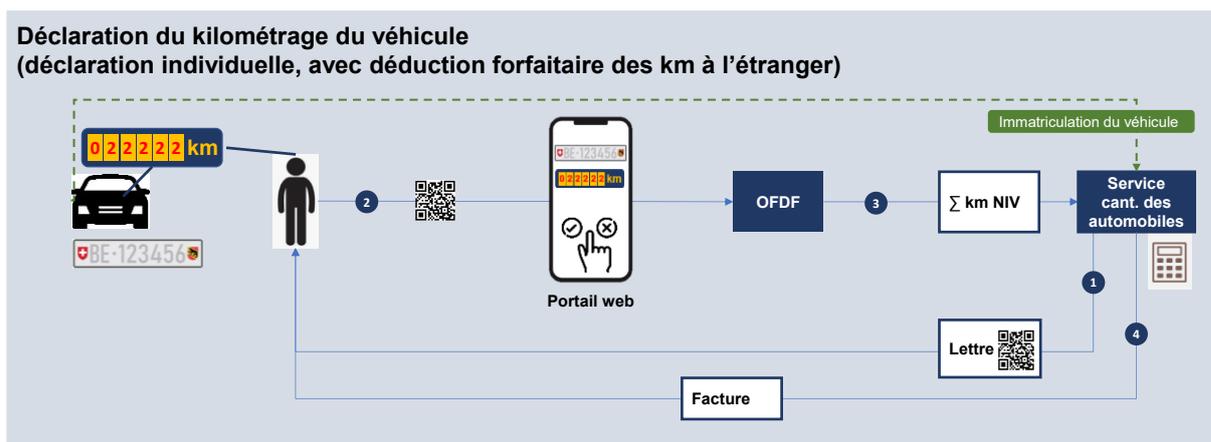
Indépendamment du moyen de détermination, les autorités disposent déjà, pour la taxation des véhicules suisses, de toutes les données nécessaires, à l'exception du nombre de kilomètres parcourus qu'il s'agit de déterminer. En effet, la redevance n'est perçue que sur les trajets de véhicules électriques qui sont enregistrés dans le SIAC. En conséquence, les autorités ont connaissance de toutes les données relatives aux véhicules eux-mêmes ainsi qu'à leurs détenteurs. Pour que la redevance puisse être calculée en vue de la taxation, il suffit que les personnes assujetties transmettent le kilométrage du véhicule concerné. Comme déjà dit, elles peuvent soit le faire elles-mêmes, en déclarant simplement le kilométrage, soit mandater un prestataire de leur choix pour déterminer et communiquer la prestation kilométrique. Des géodonnées ne seront donc traitées que sur la demande expresse de la personne assujettie à la redevance et par un prestataire qu'elle aura sélectionné.

Déclaration individuelle

Les personnes assujetties à la redevance, dont les véhicules électriques ne circulent que peu ou jamais à l'étranger ou ne requièrent pas de décompte précis des kilomètres parcourus à l'étranger, peuvent opter pour la déclaration périodique du kilométrage (déclaration individuelle). Dans ce cas, la prestation kilométrique correspond à la différence entre l'ancien kilométrage et le nouveau.

La procédure pourrait consister à fournir aux assujettis, au moyen d'un code QR, un accès à un portail web sur lequel ils saisiront le kilométrage actuel de leurs véhicules soumis à la redevance liée à la prestation kilométrique. La prestation kilométrique sera calculée et facturée aux assujettis par le service des automobiles compétent, sur la base du kilométrage déclaré au début et à la fin de chaque période de taxation.

Figure 17: Fonctionnement de la déclaration individuelle



Cette solution ne permet pas d'exclure les kilomètres parcourus à l'étranger. Elle s'adresse par conséquent plutôt aux assujettis roulant peu à l'étranger. Or, il s'avère qu'une majorité de personnes assujetties à la redevance font partie de ce groupe. Selon le microrecensement mobilité et transports (MRMT 2015), plus de 40 % des véhicules immatriculés en Suisse ne parcourent aucun kilomètre à l'étranger. Sur les 60 % restants qui se déplacent en dehors de la Suisse, 25 % des véhicules parcourent moins de 500 km à l'étranger. En somme, 55 % des véhicules suisses roulent sur moins de 500 km par an à l'étranger⁴⁰. Toutefois, afin d'éviter dans la mesure du possible, pour ce type de détermination également, qu'une redevance soit perçue sur des kilomètres parcourus à l'étranger, une déduction forfaitaire est accordée pour ce kilométrage hors Suisse. Le Conseil fédéral en déterminera le montant, sachant qu'une déduction forfaitaire de 5 % de la prestation kilométrique annuelle déclarée, mais de 1000 kilomètres au maximum, semble privilégiée. Selon le MRMT 2015, le kilométrage annuel moyen d'une voiture de tourisme s'élevait à 11 830 kilomètres. Une déduction forfaitaire de 5 % correspondrait donc en moyenne à une déduction de près de 600 kilomètres par an. Cette méthode très simple permettrait, dans la plupart des cas, de prendre en compte les kilomètres parcourus à l'étranger dans une juste mesure.

Le principe de la déclaration individuelle est déjà utilisé dans d'autres domaines, par exemple pour les régimes douaniers et l'imposition fiscale ou, dans certains cas, pour déterminer la consommation d'électricité, de gaz et d'eau (relevé des compteurs). Dans tous ces domaines, cette méthode a fait ses preuves et fonctionne de manière fiable. On peut donc partir du principe que la grande majorité des assujettis déclareront correctement le kilométrage de leurs véhicules électriques.

Un mécanisme de contrôle efficace devra néanmoins être mis en place pour minimiser le risque de fausses déclarations et de fraudes. Des contrôles renforcés seront nécessaires, en particulier au moment de l'introduction, afin de garantir que les personnes assujetties à la redevance ne majorent pas le relevé initial du compteur kilométrique. La vérification du kilométrage déclaré pourra être organisée, par exemple, par les services des automobiles (« contrôles au volant ») et complétée par des contrôles aux

⁴⁰ Selon l'évaluation des données individuelles du MRMT pour l'année 2015. Dans l'enquête MRMT 2021, la part des véhicules n'ayant pas ou guère roulé à l'étranger dépasse les 60 %, à cause des répercussions de la pandémie de Covid-19. <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/mrmt.html>.

frontières. Après l'introduction de la redevance, les kilométrages seront vérifiés, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, à l'occasion du contrôle périodique officiel subséquent, conformément à l'art. 33 OETV. Lors de ces contrôles périodiques des véhicules, le kilométrage sera relevé et reporté dans le SIAC. Les kilométrages devront par ailleurs être déclarés aux services des automobiles à chaque changement de détenteur, ainsi que lors des mises hors circulation et en circulation. De cette manière, l'ancien et le nouveau détenteur se « neutraliseront » mutuellement, aucun des deux n'ayant intérêt à payer la redevance pour l'autre. Des contrôles aléatoires supplémentaires sont également envisageables lors de la mise en circulation, du retrait de la circulation ou autres.

La déclaration individuelle est simple, peu coûteuse et sûre. Il n'y a pas d'interdépendances. Le système de perception fonctionne sans que la Confédération soit tributaire de la transmission de données par des tiers. Pour les assujettis, la déclaration individuelle est peu contraignante. La base de calcul et la fixation de la redevance sont compréhensibles et transparentes. Grâce à la déclaration individuelle, les personnes assujetties à la redevance peuvent remplir elles-mêmes l'obligation de déclarer le kilométrage, sans être dépendantes des services d'un tiers. Enfin, cette solution fonctionne sans recourir aux coordonnées géographiques.

Prestataires agréés

Comme indiqué dans les principes énoncés au chiffre 2.1.6.1, le calcul des kilomètres parcourus à l'exclusion des kilomètres effectués à l'étranger nécessite un relevé technique. À l'heure actuelle, il serait envisageable, pour déterminer le kilométrage, de se baser sur les données générées numériquement par les véhicules connectés (kilométrage et géodonnées issues du GNSS embarqué) ou sur un dispositif externe, par exemple un dongle OBD. Le mode de calcul du kilométrage à partir des données du véhicule ou des dispositifs de saisie est décrit ci-après.

Il est également envisageable que d'ici 2030 et au-delà, une nouvelle solution technique réponde aux exigences et se profile comme moyen de détermination. En perspective d'innovations futures et dans un esprit de neutralité technologique, il vaut donc mieux s'abstenir de prescrire dans la loi un moyen de détermination donné. Le marché est libre de proposer des produits appropriés tant qu'ils remplissent les conditions d'agrément. La Confédération se contentera de définir les conditions requises pour l'agrément et de prescrire les obligations techniques et opérationnelles, mais elle laissera au marché le soin de développer et de proposer des produits appropriés dans le cadre fixé.

Les exigences d'agrément seront définies de la manière la plus fonctionnelle possible afin de ne pas restreindre inutilement l'offre technique. En tout premier lieu, les solutions retenues devront être suffisamment protégées contre les manipulations, et pouvoir enregistrer les passages de frontières et mesurer les distances avec la précision demandée. En l'état actuel de la technologie, un récepteur GNSS sera nécessaire pour détecter les franchissements de frontières. Afin de lutter contre les manipulations, ce sont les données saisies par le véhicule (par ex. le kilométrage du véhicule) qui serviront, en principe, de base pour déterminer la prestation kilométrique.

Quiconque souhaite proposer un moyen de détermination du kilométrage peut déposer une offre auprès de l'OFDF. Les soumissionnaires devront démontrer que leurs produits satisfont aux exigences. Dans le cadre de la procédure d'agrément, l'OFDF vérifiera que les prestataires sont en mesure de déterminer et de communiquer le kilométrage correctement et avec certitude, et les soumettra à l'obligation de respecter les dispositions relatives à la protection des données ; le soumissionnaire devra notamment garantir qu'il s'acquittera entièrement et à tout moment, lors de la collecte des données, du devoir d'informer personnels que prescrit l'art. 19 LPD. L'OFDF a déjà mis en place un processus d'agrément similaire pour les prestataires du SET (Service Européen de Télépéage) et du NETS (*National Electronic Toll Service*) dans le cadre de la perception de la RPLP.

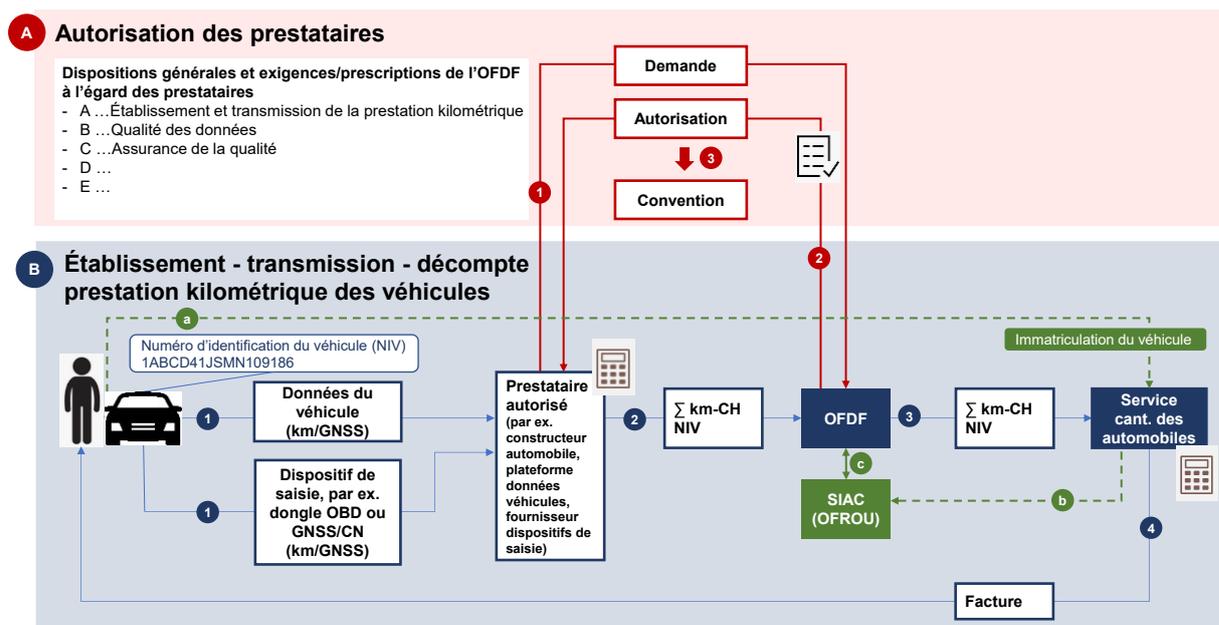
Dès lors que les conditions sont remplies, l'OFDF accorde l'agrément et conclut un accord avec le prestataire concerné. En signant cet accord, les prestataires s'engagent à garantir à tout moment le respect des conditions d'agrément et à les faire contrôler par l'OFDF à l'occasion d'audits.

Grâce à une interface mise à disposition par l'OFDF, les prestataires agréés pourront communiquer périodiquement la prestation kilométrique de leurs clients, autrement dit une pure indication de kilométrage, au système d'information de l'OFDF. Le système d'information transmettra ensuite les données aux services cantonaux des automobiles qui factureront la redevance due aux détenteurs des véhicules.

Le terme « prestataire » s'entend ici au sens large et englobe tous les fournisseurs de services qui souhaitent proposer une solution permettant de déterminer et de déclarer les kilomètres parcourus. Outre les fournisseurs de dispositifs de saisie, ce terme inclut également les constructeurs automobiles, les importateurs, les plateformes des données des véhicules (*vehicle data hubs*)⁴¹, etc., qui déterminent le kilométrage sur la base des données générées numériquement par les véhicules connectés et souhaitent se charger de la déclaration à l'OFDF au titre de service offert à leurs clients.

Les prestataires agréés communiquent aux autorités d'exécution la prestation kilométrique, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus, et non pas les géodonnées (cf. ch. 2.1.6.1 Principes de base, absence de géolocalisation).

Figure 18: Fonctionnement du système des prestataires agréés



Données du véhicule

Avec la numérisation, les véhicules sont devenus de véritables ordinateurs sur roues. Équipés de nombreux capteurs, ils surveillent en permanence et en temps réel un grand nombre de paramètres et génèrent en continu des données, notamment en ce qui concerne le positionnement, l'itinéraire ou les distances. De plus, les véhicules modernes sont généralement connectés. Via le réseau de téléphonie mobile, ils peuvent communiquer en permanence avec le constructeur automobile, avec d'autres véhicules ou avec l'infrastructure. Aujourd'hui déjà, les constructeurs disposent de toutes les données nécessaires à la perception de la redevance ou peuvent, au besoin, les consulter sur les véhicules. Les constructeurs ont par conséquent accès aux kilométrages et aux géodonnées générées par le GNSS embarqué. Les kilomètres parcourus sur le territoire douanier, déterminants pour l'assujettissement à la redevance, pourront être calculés sur cette base, ou à partir de la différence entre le kilométrage initial et le kilométrage final de chaque période fiscale, déduction faite de la différence entre les kilométrages précédant et suivant les franchissements de frontière lors des trajets à l'étranger.

Étant donné que les organes d'exécution ne doivent pas avoir accès aux géodonnées, il appartiendra aux constructeurs de procéder à l'analyse des données afin de délimiter les kilomètres parcourus à l'étranger, autrement dit de faire du géorepérage pour déterminer les passages de frontières. Les constructeurs pourront aussi communiquer les données requises à des plateformes de données sur les véhicules ou à d'autres fournisseurs de services afin que ceux-ci analysent les géodonnées et calculent

⁴¹ Les plateformes des données sur les véhicules sont des prestataires qui agrègent les données de différents constructeurs automobiles et les proposent à des tiers, tels que les assurances, les gestionnaires de flottes ou les ateliers. L'offre comprend toutes les données requises pour la redevance, à savoir le numéro d'identification du véhicule (NIV), le kilométrage et les géodonnées. Le *géorepérage* peut être pris en charge par les exploitants des plateformes. Aujourd'hui, les constructeurs automobiles ne sont pas tous représentés sur des plateformes de données de véhicules, mais leur présence devrait s'accroître dans un avenir proche. Il ne faut toutefois pas s'attendre à une couverture complète de tous les constructeurs d'ici 2030.

les kilomètres parcourus sur le territoire douanier. À l'avenir, il serait aussi envisageable de transmettre le kilométrage directement depuis les véhicules. Les véhicules modernes disposent de systèmes d'exploitation qui permettent aux utilisateurs d'y installer des applications, comme sur les smartphones. À l'heure actuelle, les applications disponibles sont encore peu nombreuses, mais il faut s'attendre à ce que ce marché se développe. Une application pour véhicules électriques mise à disposition par un prestataire pourrait prendre en charge l'identification des frontières et transmettre le kilométrage, autrement dit les kilomètres parcourus sur le territoire douanier, directement du véhicule aux organes d'exécution.

Étant générées directement à partir du système électronique embarqué, les données des véhicules connectés sont très bien protégées contre toute manipulation abusive par les personnes assujetties ou les détenteurs du véhicule et ne nécessitent pas de mécanismes de contrôle particuliers. Surtout, il n'est pas nécessaire de prévoir des mesures de contrôle sur les routes à l'instar des installations de contrôle stationnaires et mobiles mises en place pour la RPLP. Néanmoins, la plausibilité des données fournies sera vérifiée, d'une part à l'aide des indications relatives aux kilomètres parcourus qui devront être communiquées au début et à la fin de l'assujettissement à la redevance (c'est-à-dire lors de la mise en circulation ou hors circulation) ou de chaque période fiscale, et d'autre part à l'aide des kilométrages saisis dans le SIAC à l'occasion des contrôles périodiques des véhicules. En particulier, la saisie correcte des données par le prestataire respectif et l'exactitude de sa détermination du kilométrage soumis à la redevance seront vérifiées dans le cadre d'audits.

La détermination du kilométrage sur la base des données du véhicule garantit un calcul précis du kilométrage. Cette méthode ne nécessite pas d'utiliser des dispositifs de saisie supplémentaires dédiés ni d'intervenir dans l'électronique du véhicule. Elle implique toutefois une forte dépendance vis-à-vis des constructeurs automobiles. Comme ils sont les seuls à avoir un accès direct aux données du véhicule, il leur appartient de juger si le kilométrage est correctement déclaré, tant du point de vue temporel que qualitatif.

Digression : accès et utilisation des données – évolution au sein de l'UE

Règlement de l'UE sur les données

Le règlement européen sur les données⁴² est entré en vigueur le 11 janvier 2024. Il définit les procédures et les structures destinées à faciliter l'échange de données entre les entreprises, les particuliers et le secteur public. Les nouvelles dispositions permettent aux utilisateurs de produits connectés d'accéder aux données générées par ces appareils et de les transmettre à des tiers. Par exemple, le propriétaire d'un véhicule connecté peut demander au constructeur de transmettre certaines données générées lors de l'utilisation dudit véhicule à un service de réparation choisi par le propriétaire ou à une compagnie d'assurance. En outre, associés au règlement sur la gouvernance des données⁴³, des espaces européens communs de données sont créés afin de mettre davantage de données à la disposition de l'économie et de la société, tout en conservant le contrôle des entreprises et des particuliers qui produisent ces données. Les conséquences concrètes et la mise en œuvre de ces règlements sont encore floues, de même que leurs répercussions en Suisse.

Initiative de l'UE « Accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules »

La Commission européenne a par ailleurs mené une consultation sur l'initiative « Accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules » en 2022, en vue d'un nouveau règlement.⁴⁴ Cette initiative part du fait que les véhicules modernes sont en mesure de générer et de collecter un large éventail de données. Elle vise à définir les conditions d'accès et d'utilisation de ces données. Elle établit des règles claires et favorables à la concurrence pour les services qui sont basés sur l'accès

⁴² Règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2023 concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données et modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive (UE) 2020/1828 (règlement sur les données); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32023R2854&qid=1703516693631>.

⁴³ Règlement (UE) 2022/868 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2022 portant sur la gouvernance européenne des données et modifiant le règlement (UE) 2018/1724 (règlement sur la gouvernance des données); <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/868/oj?locale=fr>.

⁴⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Acces-aux-donnees-aux-fonctions-et-aux-ressources-des-vehicules_fr.

aux données du véhicule, par exemple les réparations et l'entretien, le partage de véhicules, la mobilité en tant que service ou les assurances (notamment les contrats d'assurance au kilomètre « *pay as you drive* »).

Depuis 2007, l'accès aux données des véhicules est réglementé au niveau de l'UE en ce qui concerne les informations sur la réparation et les systèmes de diagnostic embarqués (OBD), afin de garantir une concurrence loyale sur le marché de l'après-vente assurant la réparation et l'entretien. Par la suite, le marché des véhicules connectés n'a cessé de se développer. L'accès aux données, aux fonctions et aux ressources est essentiel au développement de services de mobilité innovants basés sur les données. Les autorités ont elles aussi besoin d'accéder aux données, aux fonctions et aux ressources pour pouvoir accomplir leurs tâches.

Le règlement UE sur les données susmentionné renforcera la position des utilisateurs en leur accordant le droit de consulter les données des véhicules et de les transmettre à des tiers. Toutefois, d'un point de vue intersectoriel, les dispositions du règlement sur l'accès aux données ne détaillent peut-être pas suffisamment les prestations liées aux données dans le secteur automobile. En outre, elles pourraient ne pas répondre aux problèmes liés aux différences entre les marques automobiles et aux mesures de cybersécurité et de sécurité applicables aux véhicules connectés. Pour pouvoir être mise en œuvre de manière appropriée dans l'écosystème automobile, l'ordonnance sur les données devra être étoffée par des dispositions relatives à la standardisation des données et à un accès efficace, non discriminatoire et sûr.

Ce nouveau règlement pourrait créer les conditions d'un meilleur accès des autorités aux données des véhicules (avec l'accord des détenteurs de véhicules et dans le respect de la protection des données). Cela pourrait inclure les kilométrages communiqués par les constructeurs automobiles afin de percevoir une redevance sur les véhicules électriques liée aux kilomètres parcourus.

Pour l'heure, la suite de l'initiative est en suspens. Dans un monde de plus en plus numérisé et interconnecté, l'importance des données des véhicules va continuer de croître. On peut donc supposer que l'UE va poursuivre ses efforts d'utilisation des données des véhicules et que l'accès à certaines données relatives aux véhicules sera garanti au début des années 2030. Les autorités devraient alors pouvoir exploiter cet accès pour accomplir leurs tâches.

Dispositifs de saisie

Les kilomètres parcourus sur le territoire douanier peuvent également être déterminés à l'aide de dispositifs de saisie tels que les dongles OBD ou les appareils GNSS/CN. Un dongle OBD est un connecteur compact qui se branche sur la prise OBD II ou, à défaut, sur le bus CAN (Controller Area Network Bus) du véhicule et qui comprend un récepteur GNSS ainsi qu'un modem de téléphonie mobile avec carte SIM. Le dispositif permet de lire automatiquement les kilométrages communiqués par le bus du véhicule, d'identifier les franchissements de frontière et de transmettre les données en continu à un prestataire. Comme la lecture du kilométrage et, par conséquent, la détermination de la distance reposent sur l'électronique du véhicule, ces appareils sont intrinsèquement bien protégés contre les abus. Les assurances, par exemple, proposent aujourd'hui des prestations s'appuyant sur des informations relatives au comportement de conduite ou à l'itinéraire qui sont saisies à l'aide de ces dongles.

Les dispositifs de saisie GNSS/CN sont utilisés dans plusieurs pays européens pour percevoir des redevances sur le trafic des poids lourds, y compris la RPLP. Généralement, ces dispositifs sont fixés au pare-brise et alimentés en électricité via la prise de bord. Toutefois, ils sont plus difficiles à protéger contre les manipulations, car ils additionnent en continu la distance déterminée à partir des positions du véhicule. Si une manipulation de la réception GNSS ou une coupure de l'alimentation électrique empêche de déterminer les distances, celles-ci ne sont pas correctement cumulées. Comme les autorités d'exécution ne disposent en principe que des données kilométriques, mais pas des géodonnées, elles ne sont pas en mesure de détecter d'éventuelles interruptions ou irrégularités survenues pendant la saisie kilométrique. Même si la Confédération reçoit les géodonnées enregistrées par l'appareil GNSS/CN, comme c'est le cas pour la RPLP, un système de contrôle complexe et complet, assorti d'installations stationnaires et d'unités de saisie mobiles, est nécessaire pour pouvoir constater et corriger des erreurs de saisie des distances. S'agissant de la perception de la redevance sur les voitures

de tourisme et les véhicules utilitaires légers, un tel système de contrôle ne serait guère plébiscité par la population et entraînerait en outre des coûts élevés. Dans le cadre de la procédure d'agrément, les soumissionnaires devront donc expliquer de manière convaincante comment empêcher ou détecter toute manipulation abusive des appareils GNSS/CN et comment déterminer les kilomètres parcourus de manière exhaustive et correcte.

Alors que cette solution peut constituer une option pour percevoir la redevance sur les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers – à condition que les exigences d'agrément soient satisfaites –, le kilométrage des véhicules utilitaires lourds est déterminé par le système RPLP à l'aide d'un dispositif de saisie GNSS/CN mis à disposition par un prestataire.

b) Processus de perception

Les différentes étapes du processus de perception, depuis l'enregistrement des véhicules soumis à la redevance jusqu'aux sanctions, sont récapitulées dans la Figure 19 et expliquées plus précisément ci-après. En revanche, le présent rapport n'aborde pas plus en détail le point de départ proprement dit de l'ensemble du processus, ni la procédure d'information sur la nouvelle redevance et les droits et obligations y afférents. À cet égard, des mesures et des campagnes d'information par groupe-cible seront conçues et élaborées au début des phases de planification et de réalisation.

Figure 19: Étapes clés de la perception de la redevance



Étape	Explication
Enregistrement	<p>Pour les véhicules suisses, l'enregistrement en vue de la redevance correspond à l'immatriculation du véhicule auprès du service cantonal des automobiles. En effet, les données saisies lors de l'immatriculation comprennent déjà, à une exception près, toutes les informations pertinentes pour la redevance. Ces données sont saisies dans le SIAC, de sorte que les assujettis et tous les véhicules soumis à la redevance sont enregistrés dans le SIAC. L'élément nouveau est qu'à l'avenir, il conviendra d'indiquer, en sus, le kilométrage du véhicule lors de sa mise en circulation.</p> <p>Au moment de l'introduction de la redevance, tous les véhicules en circulation seront donc déjà enregistrés pour la redevance. Lors de l'entrée en vigueur de l'assujettissement à la redevance, il faudra toutefois communiquer et saisir les kilométrages de tous ces véhicules. Afin d'éviter que les assujettis déclarent un premier kilométrage trop élevé, une lettre d'information signalera que les indications fournies pourront être vérifiées, par exemple dans le cadre de contrôles routiers ou frontaliers, mais aussi par le biais de convocations aléatoires à des contrôles de véhicules.</p>
Détermination de la prestation kilométrique	<p>S'agissant de déterminer et de communiquer leur prestation kilométrique respective, les assujettis auront le choix entre la déclaration individuelle, c'est-à-dire la communication périodique du kilométrage du véhicule, ou les services d'un prestataire agréé. Quelle que soit l'option choisie, outre le numéro d'identification (NIV) et celui de la plaque d'immatriculation du véhicule correspondant, seul le kilométrage sera communiqué aux organes d'exécution, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus, mais sans géodonnées.</p> <p>Les kilomètres parcourus servant de base au calcul de la redevance seront saisis par l'OFDF. À cet effet, le kilométrage de chaque véhicule sera communiqué au système d'information de l'OFDF soit par les assujettis eux-mêmes, via un portail web (déclaration individuelle), soit par les prestataires agréés (mandatés par les assujettis), via une interface. La périodicité de la déclaration sera fixée par le Conseil fédéral, conformément à l'art. 18 du projet de loi fédérale concernant une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques (loi sur la taxation des véhicules électriques, LTVEI).</p>

Étape	Explication
	<p>Pour en savoir plus sur les deux variantes, voir les observations sous a) Concept de perception.</p>
Taxation	<p>La redevance sera fixée sur la base des kilomètres parcourus communiqués par les prestataires agréés ou les assujettis et saisis par l'OFDF (ou calculés à partir du kilométrage communiqué), ainsi que du tarif respectivement applicable. Concrètement, les données saisies via le système d'information de l'OFDF seront mises à la disposition des cantons pour la taxation.</p> <p>Afin d'exploiter les synergies et les processus existants, les décisions de taxation seront rendues par les cantons. En effet, les services cantonaux des automobiles saisissent et gèrent toutes les données relatives aux véhicules et sont déjà en contact avec les assujettis. Il est important que ces derniers puissent s'adresser, dans la mesure du possible, à un seul et même interlocuteur en cas de questions relatives aux impôts sur les véhicules à moteur. Par conséquent, pour leurs questions concernant la taxation, il est fort probable qu'ils se tournent en premier lieu vers les services cantonaux des automobiles. Si la Confédération endossait ce rôle, il faudrait qu'elle mette en place et développe la relation client avec les assujettis ainsi que les processus y afférents, ce qui demanderait des efforts considérables.</p> <p>Si les indications adéquates sur le kilométrage font défaut, la redevance fera l'objet d'une taxation d'office.</p>
Encaissement	<p>La redevance due sera perçue par les cantons. Le mode de paiement est régi par la LE-OFDF. Les modalités de paiement, y compris les périodes et les délais de paiement, sont fixées par voie d'ordonnance, en tenant compte dans la mesure du possible des modalités de paiement cantonales en matière d'impôts sur les véhicules à moteur et des dispositions cantonales correspondantes. Il est prévu qu'un acompte soit versé sur la base du kilométrage futur estimé, sur le modèle des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur.</p> <p>En cas de mise en demeure infructueuse, les services cantonaux des automobiles pourront, par exemple, refuser ou retirer aux assujettis à la redevance le permis de circulation et la plaque d'immatriculation. Ils auront recours à ces mesures administratives si la redevance n'est pas payée, si des paiements anticipés sont en souffrance et des sûretés n'ont pas été fournies, si l'assujetti ne coopère pas pour déterminer le kilométrage soumis à la redevance, ou si un dispositif défectueux n'est ni réparé, ni remplacé en vue de la détermination. Dès lors que l'une de ces conditions est remplie, le refus ou le retrait du permis de circulation et de la plaque d'immatriculation, à l'encontre des détenteurs de véhicules taxés via le système RPLP, pourra également être demandé par l'OFDF auprès de l'autorité cantonale d'immatriculation.</p>
Contrôle	<p>Les moyens et les besoins de contrôle ont déjà été traités dans les observations relatives au concept de perception, sous a). Revenons néanmoins ici sur les principaux aspects.</p> <p>L'exactitude des kilométrages communiqués périodiquement peut être vérifiée en premier lieu sur la base du kilométrage saisi lors du contrôle périodique des véhicules ainsi que lors de la mise en circulation ou hors circulation d'un véhicule.</p> <p>Les données générées numériquement par des véhicules connectés sont pratiquement impossibles à manipuler ou à falsifier. Par conséquent, elles ne requièrent pas de contrôle systématique.</p> <p>Si d'autres systèmes de saisie d'un prestataire sont mis à contribution, le principal risque est que les dispositifs correspondants soient temporairement désactivés afin que l'enregistrement des kilomètres parcourus ne soit pas possible. Pour les dispositifs de saisie GNSS/CN classiques, le prestataire doit donc être en mesure de démontrer clairement, dans le cadre de l'agrément, comment empêcher toute manipulation non autorisée. Dans le cas des dongles qui enregistrent le kilométrage à partir de l'électronique de bord, les conditions d'agrément doivent prévoir que tout débranchement du dongle sera détecté et signalé au prestataire. De nombreux modèles de dongles aujourd'hui disponibles sur le marché se prêtent à cette détection. Les prestataires seraient alors tenus de vérifier toute irrégularité signalée.</p>

Étape	Explication
	<p>Dans le cadre de la procédure d'agrément, l'OFDF vérifiera que les prestataires sont en mesure de déterminer et de déclarer correctement et avec certitude le kilométrage soumis à la redevance, et les contraindra à respecter les dispositions relatives à la protection des données. Après l'agrément, l'OFDF contrôlera à l'occasion d'audits que les conditions imposées sont respectées.</p> <p>D'une manière générale, relativement peu de contrôles devraient être requis, étant donné que le kilométrage est déterminé essentiellement sur la base du compteur kilométrique des véhicules électriques et que ces compteurs sont relevés officiellement lors du contrôle périodique des véhicules.</p>
Sanctions	Si une infraction fiscale est constatée, les dispositions pénales de la LTVEI s'appliquent. Les infractions seront poursuivies et jugées par l'OFDF conformément à la LE-OFDF et à la loi fédérale du 22 mars 1974 ⁴⁵ sur le droit pénal administratif (DPA).

2.1.6.4 Perception dans la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds destinés au transport de marchandises »

À l'heure actuelle, les véhicules utilitaires électriques lourds destinés au transport de marchandises sont exonérés de la RPLP, conformément à l'art. 2, al. 1, let. k, de l'ordonnance du 27 mars 2024⁴⁶ concernant la redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL). L'ORPL prévoit que la saisie des kilomètres parcourus est néanmoins obligatoire pour les véhicules électriques. Par ailleurs, le 28 mai 2025, le Conseil fédéral a adopté le message⁴⁷ concernant la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations). Ce projet prévoit que les véhicules électriques seront intégrés au système de la RPLP. Cette intégration doit avoir lieu à partir de 2029. Ainsi, lorsque la redevance sera introduite, la solution complète utilisée pour la RPLP pourra servir à la taxation de ce genre de véhicules. Les données de base et les kilomètres parcourus déterminés pour la RPLP seront suffisants pour fixer la redevance sur les véhicules électriques, car le calcul des deux redevances repose sur les mêmes données, à savoir la distance parcourue sur le territoire douanier et le tarif échelonné en fonction du poids total autorisé pour le véhicule ou l'ensemble de véhicules.

La redevance pour les véhicules utilitaires lourds destinés au transport de marchandises sera donc perçue dans le cadre de la RPLP. Les dispositions de la section 4 de la LRPL s'appliqueront en conséquence à la perception de la redevance. Pour les détails, on se reportera aux actes législatifs et aux commentaires de la RPLP.

Si une infraction fiscale est constatée, les dispositions pénales de la LTVEI s'appliquent. Celles-ci concordent pour l'essentiel avec les dispositions pénales de la LRPL. Si un acte constitue simultanément une infraction à la LTVEI et à la LRPL, la règle de concours prévue à l'art. 194 LE-OFDF doit être observée. Les infractions sont traitées et évaluées par l'OFDF conformément à la LE-OFDF et au DPA.

2.1.6.5 Perception dans la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds destinés au transport de personnes »

Les véhicules utilitaires lourds destinés au transport de personnes, c'est-à-dire les autocars, les bus articulés et les voitures de tourisme lourdes d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes, sont soumis à la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds. De ce fait, ils ne sont pas intégrés dans le système de perception de la RPLP pour la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.⁴⁸ Le concept de perception de la redevance sur les véhicules électriques dans cette catégorie requiert donc d'être

⁴⁵ RS 313.0.

⁴⁶ RS 641.811

⁴⁷ FF 2025 2133

⁴⁸ À l'heure actuelle, aucun prestataire du SET n'équipe les autocars d'un dispositif de saisie SET compatible GNSS/CN, car le marché est encore inexistant. Aujourd'hui, aucun pays européen ne taxe ni n'impose les véhicules lourds affectés au transport de personnes au moyen d'un système GNSS/CN basé sur la distance. De nombreux autocars utilisent en revanche des dispositifs DSRC pour s'acquitter des péages autoroutiers et disposent d'un identifiant radio analogue aux dispositifs de saisie du SET.

considéré distinctement. Il convient en particulier de choisir si la détermination des kilomètres parcourus en Suisse doit se faire avec la même solution que pour les voitures de tourisme ou via le système RPLP.

Le projet de loi prévoit que la redevance sur les véhicules utilitaires lourds affectés au transport de personnes soit perçue par le biais du système RPLP et que les dispositions de la section 4 de la LRPL s'appliquent.

Le projet de loi prévoit toutefois aussi que la redevance sur les véhicules utilitaires lourds destinés au transport de personnes et immatriculés en Suisse puisse être perçue en vertu des dispositions de la LTVEI, sur demande auprès de l'OFDF. Ceci reviendrait à appliquer aux véhicules suisses les mêmes modalités de perception qu'aux voitures de tourisme et aux véhicules utilitaires légers (cf. ch. 2.1.6.2). En d'autres termes, les kilomètres parcourus pourront être déterminés à l'aide d'un appareil mis à disposition par un prestataire agréé, mais aussi sur la base des données numériques du véhicule, ou bien communiqués au moyen d'une déclaration individuelle du kilométrage. Cependant, il ne sera pas accordé de déduction forfaitaire pour les kilomètres effectués à l'étranger. Le processus de perception serait le même que pour les voitures de tourisme. En ce qui concerne les contrôles et les sanctions, on se référera également aux observations relatives aux voitures de tourisme.

2.1.6.6 Perception dans la catégorie de redevance « motocycles »

Comme indiqué au chiffre 2.1.3.5, une redevance forfaitaire, c'est-à-dire un forfait annuel différencié en fonction de la catégorie de poids, sera perçue sur les véhicules suisses de la catégorie de redevance « motocycles ».

Pour chaque véhicule immatriculé, le détenteur doit s'acquitter chaque année de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur dans son canton de domicile. Le délai et les modalités de paiement sont régis par les dispositions spécifiques à chaque canton. Il apparaît opportun de prélever la redevance forfaitaire sur les motocycles électriques en même temps que l'impôt cantonal sur les véhicules et de confier cette tâche aux cantons. La période de décompte pourra être alignée sur celle de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur.

Les services cantonaux des automobiles disposent de toutes les données nécessaires à la taxation et à l'encaissement. De ce fait, ils peuvent percevoir en sus la redevance forfaitaire sur les motocycles sans que cela n'engendre de charges ni de coûts supplémentaires importants. Aujourd'hui déjà, les cantons perçoivent la RPLF sur mandat de la Confédération. La perception de la redevance forfaitaire par la Confédération multiplierait les doublons et les coûts. En cas de retrait du véhicule de la circulation, la redevance sera remboursée au prorata, au même titre que l'impôt sur les véhicules à moteur.

Si une personne assujettie à la redevance ne paie pas dans les délais, un rappel lui sera adressé. En cas d'échec de la mise en demeure, le service cantonal des automobiles retirera le permis de circulation et la plaque d'immatriculation.

2.1.6.7 Perception dans la catégorie de redevance « cyclomoteurs »

Un forfait annuel de 25 francs sera perçu sur les véhicules suisses de la catégorie de redevance « cyclomoteurs ». La charge de travail liée à la perception de la redevance étant hors de proportion avec les recettes, les cyclomoteurs étrangers seront exonérés de la redevance. L'exécution, en particulier la mise en œuvre, serait en outre difficile à gérer.

Les cyclomoteurs soumis à la redevance disposent d'une plaque d'immatriculation délivrée par le canton de domicile de leur détenteur ; à l'heure actuelle, ces véhicules ne sont toutefois pas enregistrés dans le SIAC. L'attribution d'une plaque d'immatriculation suppose le paiement d'une assurance responsabilité civile collective et, dans de nombreux cantons, d'un timbre de contrôle ou d'une vignette. Les cantons règlent la procédure.

Pour que la perception soit efficace et bien acceptée, il apparaît logique de facturer la redevance en même temps que les différentes redevances cantonales. Les services compétents étant déjà en possession des données requises, ils n'auront pas besoin de les saisir à nouveau pour la redevance.

Compte tenu du tarif peu élevé du forfait et par analogie avec la gestion de l'assurance collective ou du timbre de contrôle, tout remboursement au prorata du montant déjà versé sera exclu pour les cyclomoteurs électriques.

La procédure d'encaissement sera conforme aux dispositions cantonales.

2.1.6.8 Perception sur les véhicules étrangers dans les catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers »

Les véhicules immatriculés à l'étranger sont également soumis à la redevance. Comme indiqué au chiffre 2.1.4, une perception basée sur les kilomètres parcourus atteint toutefois rapidement ses limites. Ces véhicules n'étant pas saisis dans le SIAC, il faudrait commencer par les enregistrer en Suisse. Le kilométrage devrait en outre être déterminé à l'aide de l'une des solutions décrites au chiffre 2.1.6.2. Comme la majeure partie du kilométrage est habituellement parcourue à l'étranger, une déclaration périodique du kilométrage des véhicules étrangers n'est pas envisageable. D'autre part, étant donné qu'en général les trajets effectués en Suisse sont rares ou portent sur de courtes distances, une solution technique passant par un prestataire agréé impliquerait une charge de travail initiale excessivement élevée par rapport au montant modeste qu'apporterait la redevance. En outre, l'encaissement et les poursuites à l'étranger en cas d'infraction impliquent une charge de travail importante et sont difficiles, voire impossibles à exécuter.

Pour toutes ces raisons, le modèle tarifaire des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers étrangers prévoit une redevance forfaitaire. Pour des raisons d'égalité de traitement, les assujettis étrangers seront toutefois libres de s'enregistrer par l'intermédiaire d'un prestataire agréé pour la redevance liée à la prestation kilométrique et d'être taxés au même titre que les assujettis suisses. Cependant, l'option basée sur la distance étant rarement rentable pour les assujettis étrangers, elle ne devrait pas intéresser grand nombre d'entre eux.

a) Processus de perception de la redevance forfaitaire

L'option forfaitaire permet une perception simple, facile à contrôler et économe en ressources. Les frais de perception et de contrôle se situent donc dans un rapport raisonnable avec les recettes issues de la redevance.

Le processus de perception s'inspire pour l'essentiel de celui de l'e-vignette introduite en 2023. Dans la mesure du possible, il s'agit d'exploiter les synergies résultant de la perception de ces deux redevances.

Figure 20: Processus de perception de la redevance forfaitaire

Étape	Explication
Enregistrement	<p>Pour pouvoir s'acquitter de la redevance forfaitaire, il ne faudra saisir que quelques données et ce, vraisemblablement sur le même portail web que celui qui permet d'acheter la vignette électronique pour les routes nationales. Les informations suivantes seront notamment requises de la part de l'assujetti :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plaque d'immatriculation officielle et pays d'immatriculation du véhicule • Sélection de la catégorie de redevance « voiture de tourisme / véhicule utilitaire léger » • Type de propulsion, c'est-à-dire BEV ou PHEV • Indication de la durée du séjour sur le territoire douanier • Paiement par carte à garantie de paiement (carte de crédit, carte de débit, carte de recharge) <p>Aucune information sur la personne assujettie n'est requise. La redevance peut donc être acquittée de manière anonyme.</p>
Détermination de la prestation kilométrique	La redevance étant versée sous forme de forfait, il ne sera pas nécessaire de déterminer la prestation kilométrique.
Taxation	La redevance sera fixée directement via le portail web, sur la base des informations fournies par l'assujetti concernant la catégorie de redevance, le type de propulsion et la durée du séjour.
Encaissement	Le montant de la redevance forfaitaire sera prélevé immédiatement lorsqu'elle sera validée sur le portail web.
Contrôle/sanctions	La redevance forfaitaire devra être payée avant le début du trajet sur le territoire douanier et pour la totalité du séjour sur le territoire douanier. Il faudra donc pouvoir

Étape	Explication
	<p>vérifier à tout moment et en tout lieu si la redevance a bien été payée. Les contrôles seront assurés par l'OFDF aux frontières douanières et dans l'espace frontalier, et par les cantons à l'intérieur du pays.</p> <p>Il ne sera pas possible d'effectuer un contrôle visuel comme c'est le cas pour la vignette autocollante sur les routes nationales. Pour vérifier si la redevance a été payée pour un véhicule donné, les organes de contrôle devront donc consulter le système d'information de l'OFDF. Pour ce faire, il faudra en principe que le véhicule soit arrêté. Comme cela risque de nuire à la fluidité du trafic aux postes-frontières, les contrôles seront effectués de manière aléatoire sur la base d'indicateurs de risque, ou dans le cadre d'un autre contrôle, mais pas de manière systématique.</p> <p>Des dispositifs mobiles, constitués d'une caméra placée sur un trépied, pourront être utilisés pour optimiser l'efficacité des contrôles. Ces caméras relèvent les plaques d'immatriculation des véhicules et les comparent avec celles qui sont enregistrées dans le système d'information. Le dispositif de contrôle mobile signale toute lacune constatée. Le véhicule concerné pourra alors être immédiatement arrêté, dans la mesure où il s'agit d'un véhicule électrique. Ce dispositif se limite à comparer les plaques d'immatriculation avec les plaques enregistrées et à indiquer le résultat du rapprochement aux organes de contrôle ; aucune donnée ni image n'est sauvegardée. Si ces caméras d'utilisation flexible devaient s'avérer insuffisantes en raison d'un taux élevé d'abus, il conviendra d'envisager l'acquisition d'installations automatisées en vue de systématiser les contrôles. Ces installations ne déploient toutefois leur plein effet que si les organes de contrôle ont accès aux registres étrangers des détenteurs de véhicules. Cet accès étant aujourd'hui très restreint, voire inexistant, cela complique considérablement la répression des infractions fiscales commises par des véhicules immatriculés à l'étranger. Tant que les organes de contrôle n'auront pas accès aux registres étrangers des véhicules et que, par conséquent, les contrôles automatisés ne pourront pas être mis en place efficacement, les assujettis fautifs devront être arrêtés immédiatement et sanctionnés sur place. C'est la seule manière de traiter les personnes domiciliées à l'étranger comme celles qui sont domiciliées en Suisse.</p> <p>Ce processus de contrôle correspond à celui de l'e-vignette. Lors des contrôles effectués sur les routes nationales, il conviendra donc de vérifier le paiement correct des deux redevances en interrogeant une seule fois le système.</p> <p>Si, lors d'un contrôle, il s'avère qu'aucune redevance forfaitaire n'a été payée pour le véhicule concerné, et que ledit véhicule n'est pas non plus assujetti à la redevance liée à la prestation kilométrique, une amende de 200 francs sera infligée.</p>

b) Processus de perception de la redevance liée à la prestation kilométrique

Les véhicules immatriculés à l'étranger peuvent également être taxés en fonction du kilométrage parcouru en lieu et place de la redevance forfaitaire. En raison du tarif forfaitaire fortement dégressif, une taxation en fonction de la distance ne devrait pas s'avérer rentable, même pour les frontaliers qui ne parcourent quotidiennement que de courtes distances en Suisse.

La perception de la redevance liée à la prestation kilométrique se déroule en principe de la même façon pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers suisses et étrangers. La perception des redevances sur les véhicules étrangers n'incombe toutefois pas aux cantons, mais exclusivement à la Confédération. Une autre différence importante réside dans le fait que l'enregistrement, la détermination des kilomètres parcourus et l'encaissement doivent être effectués par l'intermédiaire d'un prestataire agréé par la Confédération (de manière analogue au service de perception du SET pour les véhicules utilitaires lourds). Cela signifie qu'en cas de taxation en fonction du kilométrage, les assujettis possédant des véhicules immatriculés à l'étranger ne peuvent pas opter pour la déclaration individuelle, mais doivent recourir aux services d'un prestataire agréé.

Sont abordées ci-après uniquement les différences par rapport aux véhicules immatriculés en Suisse, conformément au chiffre 2.1.6.3.

Figure 21: Processus de perception de la redevance liée à la prestation kilométrique

Étape	Explication
Enregistrement	<p>Les véhicules immatriculés à l'étranger ne sont pas enregistrés dans le SIAC. Ils doivent donc être enregistrés auprès de la Confédération par le biais d'un portail web. L'enregistrement s'effectue par l'intermédiaire d'un prestataire agréé par la Confédération. Les informations suivantes sont requises :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informations sur le prestataire • Informations sur le détenteur du véhicule • Numéro NIV d'identification du véhicule • Plaque d'immatriculation officielle et pays d'immatriculation du véhicule • Catégorie de redevance • Type de propulsion, c'est-à-dire BEV ou PHEV • Masse/poids total maximal autorisé dans le pays d'origine, en kilogrammes
Détermination de la prestation kilométrique	<p>Un prestataire agréé sera chargé de déterminer la prestation kilométrique sur le territoire douanier, comme dans le cas des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers immatriculés en Suisse. Toutefois, le nombre de kilomètres parcourus sera déclaré par le prestataire à l'OFDF chaque jour où le véhicule est utilisé en Suisse.</p>
Taxation	<p>L'OFDF fixera le montant de la redevance due sur la base du kilométrage déclaré sur le territoire douanier et du poids total du véhicule. Il prendra la décision de taxation et la notifiera au prestataire, qui la communiquera à l'assujetti.</p> <p>Si une personne assujettie à la redevance estime que la facture émise par le prestataire est erronée, elle devra contester la facture auprès dudit prestataire dans le délai prescrit. Celui-ci examinera la réclamation et, le cas échéant, la clarifiera avec l'OFDF. Si le traitement de la réclamation ne relève pas de sa compétence, il la transmettra à l'OFDF.</p>
Encaissement	<p>La redevance sera versée à l'OFDF par l'intermédiaire du prestataire, à la suite d'un décompte périodique. La Confédération vérifiera la solvabilité du prestataire. Le prestataire procédera à ses propres risques à l'encaissement auprès de l'assujetti à la redevance.</p> <p>Si la facture n'est pas réglée en dépit d'un rappel, les véhicules concernés se vront refuser l'entrée sur le territoire douanier jusqu'au paiement de la redevance due.</p>
Contrôle	<p>Si, à l'occasion du contrôle d'un véhicule étranger, il est constaté qu'aucune redevance forfaitaire n'a été versée, il conviendra de vérifier s'il existe, dans le système d'information, un contrat entre le véhicule concerné et un prestataire chargé de déterminer le kilométrage parcouru. Si tel est le cas, les mêmes possibilités de contrôle que pour les véhicules nationaux s'appliqueront afin de déterminer correctement le kilométrage parcouru. Comme la majeure partie du kilométrage est ordinairement parcourue à l'étranger, celui-ci ne peut pas être utilisé pour plausibiliser la prestation kilométrique déclarée. Le kilométrage des véhicules étrangers ne devra donc pas être déclaré régulièrement, contrairement à celui des véhicules suisses. On se référera par conséquent plus particulièrement à l'obligation qu'ont les prestataires agréés de réunir en tout temps les conditions d'agrément et de laisser la Confédération les contrôler dans le cadre d'audits.</p>
Sanctions	<p>En cas d'infraction fiscale constatée pour un véhicule soumis à la redevance liée à la prestation kilométrique, les dispositions pénales de la LTVEI s'appliqueront. Les infractions seront traitées et évaluées par l'OFDF conformément à la LE-OFDF et au DPA.</p>

2.1.6.9 Perception sur les véhicules étrangers dans la catégorie de redevance « véhicules utilitaires lourds affectés au transport de personnes »

Les véhicules utilitaires lourds sont généralement utilisés à des fins commerciales. Afin d'éviter toute distorsion de la concurrence dans le secteur des transports, il est impératif que les véhicules suisses et étrangers soient taxés et imposés de la même manière. Par conséquent, une redevance forfaitaire sur le modèle de celle des voitures de tourisme étrangères est exclue pour les véhicules utilitaires lourds destinés au transport de personnes immatriculés à l'étranger. Parallèlement, une solution de saisie

aussi simple que possible doit être mise à disposition pour les trajets occasionnels en Suisse. La solution appliquée aux voitures de tourisme suisses n'est donc pas appropriée.

Pour percevoir la redevance sur les véhicules lourds étrangers transportant des personnes, on utilisera par conséquent le système RPLP de détermination et de taxation des kilomètres parcourus. Les usagers devraient normalement privilégier le service national de péage manuel de la RPLP (NETS), puisqu'il se destine aux véhicules qui ne sont pas encore équipés d'un système de saisie lorsqu'ils s'engagent sur le territoire douanier.

En cas de séjours fréquents en Suisse, l'assujetti pourra également faire appel aux services d'un prestataire agréé dans le cadre de la RPLP, qui déterminera les kilomètres parcourus à l'aide de son propre système de saisie (voir aussi note de bas de page 48).

Les autres étapes du processus, allant de la taxation au contrôle et aux sanctions en passant par l'encaissement, seront identiques à celles de la solution RPLP.

2.1.6.10 Perception sur les véhicules étrangers dans la catégorie de redevance « motocycles »

Les véhicules de la catégorie de redevance « motocycles » immatriculés à l'étranger seront également soumis à la redevance. La redevance forfaitaire devra être acquittée avant le début du trajet sur le territoire douanier et pour la totalité du séjour sur le territoire douanier. Elle ne diffèrera de la redevance forfaitaire applicable aux voitures de tourisme étrangères que par le tarif. Le processus de perception étant identique, on se référera aux modalités de la redevance forfaitaire sur les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers étrangers (cf. ch. 2.1.6.8).

2.2 Hydrogène

En principe, tous les moyens de propulsion à base de matières premières (c'est-à-dire tous les carburants) sont soumis à la loi sur l'imposition des huiles minérales, pour autant qu'ils soient utilisés comme carburants. L'art. 2, al. 2, Limpmin définit ce que l'on entend par carburant. Selon cette définition, tous les carburants biogènes et synthétiques sont en principe soumis à l'impôt sur les huiles minérales.

L'hydrogène fait actuellement exception à cette règle. L'hydrogène non mélangé sert pour l'heure à ravitailler les véhicules à pile à combustible (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV). La pratique actuelle veut que l'hydrogène ne soit pas enregistré ni taxé au titre de carburant primaire, puisqu'il s'agit simplement d'un vecteur énergétique dans la pile à combustible. Les véhicules à hydrogène sont propulsés par un moteur électrique, autrement dit par de l'électricité. Ce sont donc des « véhicules électriques » au sens large. En revanche, lorsqu'il est mélangé au gaz naturel, l'hydrogène est taxé au titre de carburant si le mélange est mis sur le marché dans une station GNV (Gaz Naturel pour Véhicules). Si de l'hydrogène (non mélangé) est utilisé directement pour un moteur à combustion, il entre aussi dans le champ d'application de la Limpmin.

L'hydrogène peut donc être utilisé de différentes manières dans les véhicules, ce qui conduit à des impositions variables selon le droit en vigueur. À l'avenir, toute utilisation de l'hydrogène comme moyen de propulsion sera taxée de manière uniforme. Il conviendra par conséquent de modifier la Limpmin dans le cadre du présent projet de sorte que l'hydrogène utilisé pour les véhicules à pile à combustible soit également considéré.

L'hydrogène relève du numéro de tarif douanier 2804.1000, qui n'est pas mentionné dans le tarif de l'impôt à l'annexe 1 de la Limpmin. Sous ce numéro de tarif douanier, le taux d'imposition du biohydrogène gazeux sans preuve concernant les exigences écologiques et sociales (article Petrol-Info n° 717)⁴⁹ peut être appliqué à l'hydrogène gazeux. Le taux d'imposition est actuellement de 409,90 francs par 1000 kg ; la surtaxe sur les huiles minérales s'élève à 399,30 francs par 1000 kg. Ainsi, la charge fiscale totale applicable à l'hydrogène gazeux s'élève à 809,20 francs par 1000 kg. Dans le cas de l'hydrogène liquéfié (Petrol-Info : article n° 718), le taux d'imposition est actuellement de 420,60 francs par 1000 litres et la surtaxe sur les huiles minérales s'élève à 300 francs par 1000 litres. Ainsi, la charge fiscale totale applicable à l'hydrogène liquéfié s'élève à 720,60 francs par 1000 litres.

⁴⁹ <https://petrol-info.bazg.admin.ch/articleDetail?seqnr=717&tn=2804.1000%2F923&date=2024%252D02%252D13&locale=de>.

De même que pour la redevance liée à la prestation kilométrique, un tarif d'imposition équivalent à l'impôt sur les huiles minérales sera appliqué aux véhicules propulsés par pile à hydrogène (sur la base de la consommation spécifique de carburant aux 100 km). L'objectif final est de parvenir à ce que les véhicules de même genre, qu'ils soient à essence ou diesel, électriques ou à pile à combustible, soient soumis approximativement à la même charge fiscale aux 100 km. Ceci afin de garantir d'une part le traitement le plus égal possible et d'autre part le financement de l'infrastructure routière.

Les données de base et les références scientifiques actuellement disponibles sur la consommation des véhicules à pile à combustible montrent que les tarifs d'imposition actuels de l'hydrogène sont trop bas par rapport à l'impôt sur les huiles minérales grevant l'essence et le diesel et par rapport à la redevance liée à la prestation kilométrique appliquée aux véhicules purement électriques à batterie (si l'on se réfère à la charge fiscale aux 100 km). Afin d'obtenir une charge fiscale équivalente, les tarifs applicables à l'hydrogène seront donc augmentés.

Conformément à l'impôt sur les huiles minérales, le tarif de l'hydrogène se divisera en un impôt de base et une surtaxe (cf. ch. 3.2 Commentaires de l'annexe 1/ch. 1). Dans la plupart des stations à hydrogène, l'hydrogène est pompé à l'état gazeux. Lorsque l'hydrogène est pompé à l'état liquide, les taux d'imposition suivants s'appliquent, qui correspondent à des contenus énergétiques équivalents :

Figure 22: Taux d'imposition de l'hydrogène

Impôt sur les huiles minérales	Part (en %)	Par 1000 kg d'hydrogène gazeux (en fr.)	Par 1000 kg d'hydrogène liquéfié (en fr.)
Impôt de base	59,7	3'006.98	3'086.11
Surtaxe	40,3	2'027.40	2'080.76
Total	100,0	5'034.38	5'166.87

2.3 Adéquation des tâches aux moyens financiers

Le financement de l'infrastructure routière en Suisse repose sur le principe du fédéralisme. La Confédération construit, exploite et entretient les routes nationales. Elle en supporte les coûts. Pour financer ses tâches et dépenses liées à la circulation routière, la Confédération dispose de deux instruments : le FORTA et le FSCR. Le FORTA permet à la Confédération de financer l'exploitation, l'entretien ainsi que la construction et l'aménagement des routes nationales. Les frais administratifs de l'OFROU sont en revanche financés par le FSCR. Les routes nationales revêtent une importance cruciale pour l'économie suisse.

Des transferts financiers entre le FSCR et les cantons financent en outre une partie des coûts routiers. Les cantons et les communes peuvent également recevoir des subventions du FORTA pour réaliser des projets liés au trafic d'agglomération.

Les impôts sur les huiles minérales grevant l'essence et l'huile diesel constituent la majeure partie des recettes du FORTA et du FSCR. La part croissante de véhicules électriques entraîne une baisse des recettes des impôts sur les huiles minérales. L'impôt sur les huiles minérales se voit ainsi vidé de sa substance, de sorte que le FORTA, le FSCR et le budget fédéral général déplorent un manque de recettes. La redevance sur le kilométrage des véhicules électriques vise à compenser la baisse des rentrées de l'impôt sur les huiles minérales consécutive à l'essor de l'électromobilité. Cette redevance pourra ainsi garantir le financement à long terme de l'infrastructure de transport et contribuer au budget fédéral, au même titre que l'impôt sur les huiles minérales aujourd'hui. Les conséquences financières sont exposées au chiffre 4.1.1.

2.4 Mise en œuvre

L'OFDF, qui sera chargé de l'exécution de la LTVEI, perçoit déjà une redevance basée sur les kilomètres parcourus, dite RPLP. Celle-ci se limite toutefois au transport de marchandises lourdes, alors que la nouvelle redevance s'appliquera également aux voitures de tourisme et, sous forme de forfait, à d'autres genres de véhicules, tels que les motocycles ou les cyclomoteurs. Si quelque 50 000 véhicules

suisses sont assujettis à la RPLP, il faut s'attendre à ce qu'ils soient environ un million à être assujettis à la redevance sur le kilométrage des véhicules électriques au moment de son introduction, et jusqu'à six millions à terme.

Dans la mesure où les cantons joueront un rôle important dans l'exécution de la LTVEI, en taxant la majeure partie des véhicules électriques suisses et en procédant à l'encaissement, ils seront directement impliqués dans ces travaux. De premiers entretiens ont déjà eu lieu avec l'Association des services des automobiles (asa). L'asa s'est déclarée en principe disposée à assumer ces nouvelles tâches. En outre, l'asa a procédé à une première estimation des frais d'exécution (voir les conséquences financières au ch. 4.1.1). Les changements de détenteur constitueront certainement un défi en raison des différences susceptibles d'apparaître entre le kilométrage annoncé et le kilométrage effectif. L'ordonnance devra par conséquent définir clairement la démarche à adopter en cas d'incohérences, et désigner les responsabilités respectivement assumées par chacun des détenteurs (le nouveau et l'ancien).

La mise en œuvre du concept de perception et d'exécution décrit au chiffre 2.1.6 est pour l'essentiel un projet d'ordre informatique. Pour la mise en œuvre de tels projets, l'OFDF a recours au modèle SAFE (Scaled Agile Framework). Les applications seront donc majoritairement implémentées de manière agile et itérative. Le projet sera piloté par la gestion de portefeuille, qui priorise les différents projets selon certains critères. Tout projet entamé est mis en œuvre par incréments de dix semaines. Cette méthode permet d'intégrer au fur et à mesure les changements d'exigences, les retours des utilisateurs finaux ou d'autres modifications du contexte. Il est essentiel que les retours soient régulièrement recueillis et pris en compte à tous les niveaux impliqués. Selon ce modèle et pour autant que des synergies du programme DaziT de l'OFDF puissent être exploitées au début du projet, le concept de perception et d'exécution pourra être mis en œuvre en quatre phases et en moins de quatre ans⁵⁰: initialisation (4 mois), analyse (10 mois), implémentation (23 mois) et introduction (3 mois).

L'initialisation correspond à la phase de composition de l'équipe et de définition du projet, incluant une estimation sommaire des charges attendues. L'analyse s'appuie sur les bases légales de la future redevance et comprend, outre une analyse des besoins de protection et la définition des conditions pour être prestataire agréé, l'élaboration de l'architecture et des processus visés, la définition du concept de traitement et d'autorisation, ainsi que l'estimation des coûts et des ressources pour l'implémentation.

L'implémentation durera environ deux ans. Elle consiste en la création du système d'information (c'est-à-dire une application ou un portail web de déclaration du kilométrage, ainsi qu'une plateforme de données B2B permettant aux prestataires agréés de communiquer les kilomètres parcourus) et en l'adaptation du portail des redevances routières afin que les véhicules étrangers puissent s'acquitter de la redevance forfaitaire. À cela s'ajoute l'extension des systèmes existants (notamment la RPLP et le SIAC) et des interfaces avec ces systèmes, ainsi qu'avec les systèmes des services cantonaux des automobiles. L'implémentation comprend en outre l'agrément des (premiers) prestataires, pour lequel une procédure d'agrément comportant des exigences techniques et opérationnelles concrètes sera développée sur le modèle de l'agrément des prestataires du SET et du NETS pour la RPLP, ainsi que la mise en place, au sein de l'OFDF, de l'unité organisationnelle responsable de l'exécution. Puisqu'il s'agit d'une procédure agile, des tests, des phases pilotes et des formations pourront déjà avoir lieu durant l'implémentation.

Enfin, l'introduction proprement dite pourra se faire en quelques mois.

La campagne d'information constituera un élément essentiel en vue de l'introduction de la redevance. Comme évoqué au chiffre 2.1.6.3, des mesures et des campagnes d'information par groupes cibles seront conçues et mises en œuvre dans le cadre de l'implémentation.

⁵⁰ Le programme DaziT, qui a été officiellement lancé le 1er janvier 2018, entend simplifier, optimiser et numériser les processus douaniers, la perception des redevances et les contrôles d'ici fin 2026. Le développement de nouvelles solutions numériques s'effectue dans le cadre de deux *Agile Release Trains* (ART). Ces deux ART se composent de plusieurs équipes réunissant environ 200 personnes (*scrum masters*, développeurs, architectes, testeurs, *product owners*, etc.). Dans le cadre du programme DaziT, l'OFDF a jusqu'à présent mis en service une quarantaine d'apps, d'autres applications et de services informatiques de base ([Programme de transformation DaziT](#)).

3 Commentaire par article pour la variante « prestation kilométrique »

3.1 Constitution fédérale

Remarques générales

En conséquence du projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la compétence de la Confédération pour percevoir une redevance pour l'utilisation d'autres moyens de propulsion que les carburants prévus à l'art. 131, al. 1, let. e, Cst. dans les véhicules automobiles, a été inscrite à l'art. 131, al. 2, let. b, Cst. Selon l'art. 86, al. 2, let. d, Cst., le produit net de cette redevance est attribué au FORTA. Afin que le produit net de la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques puisse être utilisé de façon analogue aux impôts sur les huiles minérales, il faut adapter ou compléter, sur certains points, les art. 86 (al. 2, let. d, e et e^{bis}, ainsi qu'al. 2^{bis} et 4, let. a et b) et 196 (ch. 3, al. 2 et 2^{bis}).

Les impôts sur les carburants (huiles minérales) se composent de l'impôt à la consommation (« impôt de base ») et de la surtaxe sur l'impôt à la consommation. Le produit net de l'impôt de base est affecté pour moitié au FSCR, et pour 10 % en règle générale au FORTA ; le reste alimente le budget général de la Confédération. Le produit net de la surtaxe est entièrement affecté au FORTA. Cette bipartition entre impôt de base et surtaxe (qui remonte à des raisons historiques) ne doit pas être reprise dans la nouvelle redevance sur le kilométrage des véhicules électriques, car elle est souvent considérée comme compliquée et obscure. À sa place, la répartition du produit net de la redevance doit se faire par pourcentages, et les parts devront être fixées de manière à correspondre à la répartition en vigueur des impôts sur les huiles minérales (impôt de base et surtaxe).

En outre et indépendamment de la redevance sur les véhicules électriques, il faut adapter la réglementation sur l'utilisation des produits nets de l'impôt sur les véhicules automobiles. L'art. 86, al. 2, let. b, est modifié dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales, mesures qui visent à réduire les déficits structurels élevés attendus.

Art. 86

Al. 2

Let. b

En conséquence de l'entrée en vigueur du FORTA en 2018, le produit net de l'impôt à la consommation spécial sur les véhicules automobiles (art. 131, al. 1, let. d, Cst. ; « impôt sur les véhicules automobiles ») a été intégralement affecté au FORTA en vertu de l'art. 86, al. 2, let. b. Avant 2018, ce produit net était entièrement versé au budget général de la Confédération. La nouvelle disposition prévoit qu'au moins les 50 % du produit net doivent être affectés au FORTA. Elle permet, en cas de besoin, d'utiliser une part de l'impôt sur les véhicules automobiles pour le budget général de la Confédération, par exemple lorsqu'il s'agit de respecter les prescriptions du frein à l'endettement.

Let. d

Selon la formulation en vigueur, la totalité du produit net de la redevance pour les véhicules automobiles utilisant d'autres moyens de propulsion que les carburants prévus à l'art. 131, al. 1, let. e, Cst. serait affectée au FORTA. Pour qu'à l'avenir une part du produit net de la nouvelle redevance puisse être affectée au FSCR et qu'une autre part en revienne également au budget général de la Confédération, la disposition en vigueur est modifiée. La modification apportée permet que les moyens alimentent les destinations de financement respectives dans la même proportion que les impôts sur les huiles minérales.

Dans le calcul des pourcentages, il y a lieu de tenir compte du fait qu'un équivalent TVA s'ajoute aux tarifs de la nouvelle redevance (cf. ch. 2.1.5). Les recettes supplémentaires qui en résultent doivent alimenter intégralement le budget général de la Confédération, comme c'est le cas de la TVA sur l'impôt actuel sur les huiles minérales. Compte tenu de cet effet, le pourcentage de la nouvelle redevance qui sera affecté au FORTA doit être d'au moins 38 %. Cette part correspond à la surtaxe sur l'impôt sur les huiles minérales, qui revient intégralement au FORTA. Ainsi, 38 % de la nouvelle redevance reflètent le pourcentage de la surtaxe par rapport à l'ensemble formé par les impôts sur les huiles minérales (y compris l'équivalent TVA). Un autre point dont il faut tenir suffisamment compte est qu'« en règle générale », 10 % de l'impôt de base sur les huiles minérales passent en outre au FORTA. À cet effet, une

fourchette est fixée pour la part du FORTA dans la nouvelle redevance. Pour que cette fourchette corresponde à la réglementation de l'impôt de base sur les huiles minérales, elle ne doit pas s'étendre à plus de 44 %.

La fourchette de 38 à 44 % crée ainsi une marge de manœuvre de 6 points de pourcentage. Cette marge de décision répond à celle dont dispose actuellement le Parlement, qui peut assigner de manière flexible 10 % de l'impôt de base en faveur soit du FORTA, soit du budget général de la Confédération. La limite supérieure de 44 % reflète ici la part que forme par rapport au tout (y compris l'équivalent TVA) la surtaxe augmentée de 10 % de l'impôt de base antérieur.

Cette réglementation garantit que la nouvelle redevance offre la même flexibilité dans la répartition des moyens que le système préexistant des impôts sur les huiles minérales. Elle garantit en même temps que tous les fonds et budgets destinataires bénéficient de la nouvelle redevance dans les mêmes proportions que des impôts sur les huiles minérales.

Let. e

Il s'agit ici d'une modification de technique législative qui n'a pas de conséquences sur le fond. Pour une meilleure lisibilité, la formulation actuelle alambiquée est remaniée en deux chiffres 1 et 2. De plus, le dernier élément de la disposition en vigueur «(... mais au plus à 310 millions de francs...)» est transféré dans un nouvel alinéa 2^{bis}, puisque celui-ci s'applique également à la nouvelle redevance.

Let. e^{bis}

La nouvelle lettre e^{bis} permet d'assurer qu'en vertu de l'article 131, al. 2, let. b, une part supplémentaire du produit net de la nouvelle redevance alimente également le fonds, comme c'est le cas pour l'impôt sur les huiles minérales. Pour parvenir à une équivalence avec le système antérieur – notamment avec la lettre e, qui régleme l'attribution de l'impôt à la consommation sur les carburants (à l'exception des carburants d'aviation) – cette part a été fixée à 6 % du produit net. Les let. e et e^{bis} sont liées aux dispositions transitoires de l'art. 196, ch. 3, al. 2 et 2^{bis}. Ces dispositions transitoires remontent à l'introduction du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et ont été modifiées par la suite lors de l'introduction du FORTA. En conséquence, selon la Constitution fédérale actuelle, une partie (la moitié de l'impôt de base) de l'impôt sur les huiles minérales obligatoirement affecté au FSCR, est affectée aux intérêts et au remboursement de l'avance au FIF.

La lettre e^{bis} reporte en miroir sur la nouvelle redevance la réglementation de la lettre e. Cette règle tient compte du fait que l'on renonce, pour la nouvelle redevance, à une bipartition entre montant de base et surtaxe. En fixant un taux fixe, on crée une solution équivalente, mais plus simple, pour relier les moyens et les fonds, pour la nouvelle redevance également.

Le choix du taux de 6 % repose sur une correspondance calculatoire avec le mécanisme antérieur de la lettre e, qui dispose que 9 % de la surtaxe sur les huiles minérales et 9 % de la moitié du produit net de l'impôt sur les huiles minérales (impôt de base) alimentent le fonds. Au total, il en résulte un apport de ressources de l'ordre de 6 % du produit net de tout l'impôt sur les huiles minérales. L'équivalence avec le système antérieur est ainsi assurée.

Al. 2^{bis}

Dans l'al. 2^{bis}, il est prévu que la somme des moyens qui alimentent le fonds selon l'alinéa. 2, lettres e et e^{bis}, reste limitée à 310 millions de francs par an. Cette limite maximale existe déjà dans le droit en vigueur et est indexée dans la loi. Vu l'introduction de la let. e^{bis}, il est nécessaire de fixer à nouveau et explicitement dans un nouvel alinéa le plafond existant, pour intégrer également ce nouvel apport de moyens dans le calcul.

Al. 4

La disposition actuelle est complétée dans le sens où le FSCR reçoit également, comme dans le cas des impôts sur les huiles minérales, une partie du produit net de la nouvelle redevance (28 %). Pour une meilleure lisibilité, cette disposition est subdivisée en deux lettres a et b.

Art. 131, al. 2, let. b

Il s'agit ici d'une simple adaptation linguistique qui ne concerne que le texte italien. Le terme actuel « imposta » est remplacé par le terme « tassa ».

Art. 196

Ch. 3

Al. 2 et 2^{bis}

Chacune de ces deux dispositions en vigueur est complétée par un renvoi à la lettre e^{bis} (« ... lettre e et e^{bis} seront crédités non pas au fonds... » à l'al. 2 ; et « ... let et et e^{bis} » à l'al. 2bis). Ici aussi, il s'agit de faire s'appliquer à la nouvelle redevance la disposition en vigueur concernant l'impôt sur les huiles minérales (cf. également les explications qui précèdent sur le nouvel alinéa e^{bis}).

3.2 Loi fédérale concernant une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques

Préambule

La compétence de la Confédération de percevoir une redevance sur les véhicules électriques se fonde sur l'art. 131, al. 2, let. b, Cst.

Section 1 : Dispositions générales

Art. 1 *Objet*

Al. 1

Cet alinéa dispose que, se fondant sur la compétence que lui confère l'art. 131, al. 2, let. b, Cst., la Confédération perçoit une redevance liée à la prestation kilométrique sur les véhicules automobiles électriques (véhicules électriques).

Al. 2

Cet alinéa définit les véhicules qui sont réputés véhicules électriques au sens de la LTVEI. Ce sont d'une part les véhicules électriques à batterie (« Battery Electric Vehicles » [BEV]) et d'autre part les véhicules hybrides rechargeables (« Plug-in Hybrid Electric Vehicles » [PHEV]). De tels véhicules disposent d'un connecteur de recharge et ils stockent dans une batterie de l'électricité provenant d'une source externe.

Les BEV sont propulsés exclusivement par un moteur électrique. L'énergie provient de la batterie du véhicule, qui est rechargée sur le réseau électrique externe. Une partie de l'énergie peut être récupérée lors des freinages et stockée dans la batterie.

Les PHEV sont équipés tant d'un moteur à combustion que d'un moteur électrique alimenté à partir d'une batterie, qui, comme dans les BEV, est rechargée à partir d'une source d'électricité externe. Les véhicules avec prolongation d'autonomie (« véhicules à *range extenders* »)⁵¹ sont également soumis à la redevance. Ce sont des véhicules électriques dont un moteur à combustion supplémentaire, à essence, entraîne une génératrice qui produit de l'électricité et recharge ainsi la batterie. Les véhicules à *range extenders* sont assimilés aux PHEV.

Les véhicules *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. Ces véhicules sont soumis à l'impôt sur les huiles minérales. Les véhicules équipés d'une pile à combustible (*Fuel Cell Electric Vehicles* ; FCEV) ne sont pas non plus soumis à la redevance car ils ne disposent pas d'un connecteur de recharge pour l'électricité. Dans ceux-ci, l'hydrogène mis dans le réservoir n'est transformé en électricité que dans le véhicule. Désormais, l'hydrogène sera imposé en vertu de la Limpin, qu'il soit utilisé directement dans le moteur à combustion ou transformé en électricité dans une pile à combustible (cf. aussi les commentaires au sujet de l'annexe 1, ch. 1, art. 2^{bis} Limpin).

Art. 2 *Applicabilité de la loi définissant les tâches de l'OFDF*

Al. 1

La loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF (LE-OFDF) a notamment pour but d'harmoniser l'exécution des tâches et de créer les conditions requises pour des procédures simples et peu coûteuses,

⁵¹ Range extended electric vehicles (REEV)

notamment pour les redevances que percevra l'OFDF. Elle constitue la base légale pour numériser, simplifier et uniformiser l'exécution des actes législatifs relevant du droit fiscal.

L'exécution de la LTVEI étant déléguée à l'OFDF (cf. art. 3), il est déclaré à l'art. 2 que la LE-OFDF est également applicable à la perception de la redevance sur les véhicules électriques, sauf disposition contraire de la LTVEI. Les dispositions de la LE-OFDF qui régissent les attributions de l'OFDF concernent par exemple le traitement des données, les contrôles, l'assistance administrative, les voies de droit et la poursuite pénale, toutes questions qui sont pertinentes pour la perception de la redevance, mais ne sont pas réglées en plus dans la LTVEI, qui se borne à les compléter lorsque c'est nécessaire.

La LE-OFDF n'est pas encore en vigueur, mais a été adoptée par l'Assemblée fédérale le 20 juin 2025⁵². C'est pourquoi nous renonçons, dans le projet soumis à consultation, à reporter dans le projet de loi les dispositions de la LE-OFDF en la matière. À la place, l'art. 2 renvoie à l'applicabilité de la LE-OFDF.

Al. 2

Les dispositions de la LE-OFDF relatives à la déclaration des marchandises et à la perception des redevances s'appliquent à la LTVEI par analogie, parce qu'en percevant la redevance sur les véhicules électriques on ne taxe pas des marchandises imposables, mais les kilomètres parcourus. Bien qu'il y ait parfois des différences considérables entre la perception des redevances d'importation et d'exportation dans la circulation transfrontalière des marchandises et la perception des redevances nationales, une uniformisation de la procédure est possible dans une large mesure.

Le titre 2 de la LE-OFDF (Procédure de taxation) prévoit non seulement une obligation de déclarer les marchandises soumises à une redevance nationale, mais aussi que le Conseil fédéral fixe la périodicité de la déclaration et que l'absence de déclaration ou une déclaration erronée ou incomplète conduisent à une taxation d'office pour les redevances.

Le titre 3 (Perception des redevances) règle notamment la responsabilité solidaire, les modalités de paiement, les intérêts, la prescription, la garantie des créances, la perception subséquente et la remise des redevances ainsi que le recouvrement des créances.

Le titre 5 règle les voies de droit et le droit de procédure. Celui-ci oblige notamment les assujettis à coopérer à l'établissement des faits. Le champ d'application de l'obligation générale de coopérer ainsi prescrite est très vaste, mais il pourra toutefois être limité conformément au principe de la proportionnalité. En fin de compte, les assujettis devront accomplir tous les actes de coopération qui pourront raisonnablement être exigés de leur part et qui seront appropriés et nécessaires pour garantir une taxation complète et correcte. La décision relative au genre de coopération qui devra être exigé sera en principe laissée à l'appréciation de l'OFDF.

Par ailleurs, on trouvera des dispositions concernant le contrôle au titre 6, les attributions de l'OFDF au titre 7, le traitement des données au titre 8, l'assistance administrative au titre 9, et la poursuite pénale au titre 10.

Art. 3 Autorité compétente

Al. 1

L'al. 1 précise que l'OFDF est compétent pour l'exécution de la LTVEI.

Al. 2

En ce qui concerne l'exécution, le Conseil fédéral a la possibilité de faire appel aux cantons et à des organisations privées. Au stade actuel, on ne sait pas encore précisément dans quelle mesure et jusqu'à quel point il sera possible de faire appel à des organisations privées. Toutefois, des contrôles pourront être effectués en même temps que des contrôles de vignettes, lesquels peuvent être délégués à des tiers en vertu de l'art. 18, al. 3, LVA. De même, les contrôles effectués dans le cadre de la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds s'appuient notamment sur des données saisies par des unités de saisie mobiles privées (cf. art. 90, al. 4 à 6 ORPL) ; pour les véhicules utilitaires lourds taxés au moyen du système de la RPLP, ces données seront également utilisées à des fins de contrôles en vertu de la LTVEI. Il est donc probable que le Conseil fédéral fasse appel à des organisation privées, en particulier à des fins de contrôle.

⁵² FF 2025 2035

Al. 3

Le montant de l'indemnité d'exécution allouée aux autorités participant à l'exécution de la LTVEI devra être fixé par le Conseil fédéral, dans un but de simplification des impôts à la consommation et des taxes d'incitation perçus par l'OFDF.

Section 2 : Assujettissement à la redevance

Art. 4 *Objet de la redevance*

La LTVEI prévoit que les trajets de tous les véhicules électriques immatriculés pour la circulation routière sont en principe soumis à la redevance. Cette disposition s'applique aux véhicules admis à la circulation routière, que ce soit en Suisse ou à l'étranger, qui sont dotés d'une plaque de contrôle. À l'instar de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, la redevance est perçue sur tous les kilomètres parcourus sur le territoire douanier (= prestation kilométrique). La perception sur le territoire douanier est nécessaire afin qu'il soit possible d'utiliser pour les véhicules lourds le même système de perception que pour la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Le territoire douanier comprend également le territoire de la Principauté de Liechtenstein. Cependant, la Principauté de Liechtenstein demeurera libre de déterminer dans quelle mesure elle veut percevoir une redevance sur les véhicules électriques. Si elle optait pour une autre solution, il faudrait adapter en conséquence le champ d'application territorial de la redevance sur les véhicules électriques.

Art. 5 *Exonérations de la redevance*

Al. 1

Let. a : Pour les raisons mentionnées au ch. 2.1.2, les véhicules du secteur non routier ne sont pas assujettis à la redevance. Selon l'OETV, le secteur non routier comprend actuellement les genres de véhicules ci-après :

- les tracteurs (agricoles) (art. 11, al. 2, let. h) ;
- les machines de travail (art. 13, al. 3, let. a) ;
- les chariots de travail (agricoles) (art. 13, al. 3, let. b)⁵³
- les chariots à moteur (agricoles) (art. 11, al. 2, let. g) ;
- les monoaxes (agricoles) (art. 17, al. 1) ;
- les luges à moteur (art. 14, let. c).

Les fauteuils roulants motorisés (art. 18, let. c, OETV) sont également exemptés de la redevance. Alors que, selon l'art. 72, al. 1, let. l, de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière⁵⁴, les fauteuils roulants motorisés dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h n'ont pas besoin de plaques de contrôle et ne seraient donc pas soumis à la redevance, ceux dont la vitesse maximale excède 10 km/h doivent être munis d'une plaque de contrôle et seraient donc en principe soumis à la redevance, puisqu'ils sont immatriculés. Pour que tous les fauteuils roulants motorisés soient traités de la même façon, les fauteuils roulants motorisés rapides seront eux aussi exemptés de la redevance.

Lettres b), c) et d) :

Cet article reprend par analogie l'art. 17, al. 1, let. g et h, Limpin. Cette exonération se fonde sur le droit international, notamment sur la convention de Vienne du 18 avril 1961 sur les relations diplomatiques⁵⁵, qui prévoit l'exonération de tous les impôts directs et indirects de la Confédération, des cantons et des communes. En analogie avec l'art. 26, al. 1, let. c, de l'ordonnance du 20 novembre 1996 sur l'imposition des huiles minérales⁵⁶ (Oimpmi), et avec l'art. 4, al. 1, let. e, de la loi fédérale du

⁵³ En font également partie les dameuses de pistes, pour lesquelles l'impôt sur les huiles minérales est remboursé en grande partie en vertu de l'art. 18, al. 1^{er}, Limpin.

⁵⁴ RS 741.51

⁵⁵ RS 0.191.01

⁵⁶ RS 641.611

19 mars 2010 concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales⁵⁷ (loi sur la vignette autoroutière ; LVA), les véhicules électriques de gouvernements étrangers en mission officielle sont également exonérés de la redevance.

Let. e :

En principe, les véhicules électriques immatriculés à l'étranger sont également soumis à la redevance. Pour les cyclomoteurs étrangers, il serait toutefois difficile, voire disproportionné de la mettre en œuvre. Étant donné qu'un forfait annuel de 25 francs est perçu sur les cyclomoteurs suisses, un forfait journalier sur les véhicules électriques étrangers de cette catégorie de redevance ne coûterait que quelques centimes. Percevoir une telle redevance serait donc disproportionné avec le montant qu'elle produirait.

Al. 2

Dans certains cas où la mise en place de la redevance s'avère particulièrement difficile ou disproportionnée, le Conseil fédéral devrait se voir accorder la compétence, d'en exonérer partiellement ou totalement, par voie d'ordonnance, certains véhicules électriques ou genres de véhicules électriques, ou de prévoir des réglementations spéciales. Cette disposition d'exemption doit cependant être traitée de manière restrictive, car les principes fondamentaux énoncés au chiffre 2.1.3.1 doivent être respectés (assurer le financement et conserver le niveau de revenu qu'apportaient les impôts sur les huiles minérales ; équivalence de la charge financière pour les assujettis).

Il pourrait être nécessaire, par exemple, d'exonérer de la redevance, dans le cadre de la coopération militaire internationale, des troupes d'autres États ayant adhéré au Partenariat pour la paix et des membres de ces troupes.

Art. 6 Exceptions

Cet article dispose que l'OFDF peut accorder, en temps utile et à un niveau approprié, des dérogations non seulement pour certains véhicules, mais aussi pour certains usages (par ex. trajets à des fins humanitaires). Comme l'art. 5, al. 2, cette disposition doit être interprétée de manière restrictive.

Art. 7 Personnes assujetties à la redevance

Let. a : C'est en principe le détenteur du véhicule qui est assujetti à la redevance. Il s'agit en principe de la personne physique ou morale qui est inscrite en tant que détenteur dans le permis de circulation.

Let. b : Pour les véhicules étrangers, le conducteur du véhicule est également assujetti, ce qui garantit une mise en œuvre efficace de la redevance. Si, lors d'un contrôle d'un véhicule immatriculé à l'étranger, il est constaté que la redevance n'a pas été acquittée et que le véhicule n'est pas enregistré pour la redevance liée à la prestation kilométrique, le conducteur doit pouvoir être mis à l'amende directement sur place. En effet, les organes de contrôle n'ayant pas accès ou qu'un accès très limité aux registres étrangers des détenteurs de véhicules, il est aujourd'hui difficile de sanctionner les infractions fiscales concernant des véhicules étrangers, et les personnes domiciliées à l'étranger ne pourraient pas être placées devant leurs responsabilités de la même façon que les personnes domiciliées en Suisse.

Section 3 : Base de calcul de la redevance

Art. 8 Principe

Al. 1

La redevance est calculée sur la base des kilomètres parcourus sur le territoire douanier (prestation kilométrique) et du poids total autorisé du véhicule électrique. Le montant de la redevance liée à la prestation kilométrique à acquitter est égal au produit de la multiplication des kilomètres parcourus sur le territoire douanier par le tarif au kilomètre applicable au véhicule concerné. Le tarif applicable à un véhicule dépend de son poids total en charge et est fixé dans l'annexe 2, selon les catégories de redevance définies : le montant à acquitter par kilomètre augmente en fonction du poids total. Selon l'art. 7, al. 4, OETV, le « poids total » (en charge) est le poids déterminant pour l'immatriculation. Il s'agit du poids maximal autorisé pour la circulation du véhicule. Il figure dans le permis de circulation et il est donc également enregistré dans le SIAC.

⁵⁷ RS 741.71

Al. 2

Pour le calcul de la redevance, les tarifs appliqués (= montant par kilomètre ; cf. annexe 2 de la LTVEI) diffèrent en fonction des genres de véhicules. Ces tarifs sont différenciés en fonction des genres de véhicules afin que, par kilomètre parcouru, le montant de la redevance égale autant que possible celui de l'impôt sur les huiles minérales pour les véhicules à essence et pour les véhicules à moteur diesel. Pour des raisons pratiques, les genres de véhicules similaires sont regroupés en catégories, parce que le nombre de genres de véhicules est relativement élevé, alors même que quelques genres de véhicules ne comprennent que peu de véhicules.

Al. 3

La règle spécifique pour les ensembles de véhicules utilitaires lourds affectés au transport de marchandises correspond à la règle applicable selon la RPLP (art. 6, al. 2, LRPL). La LRPL prévoit elle aussi que, pour les ensembles de véhicules, le poids total autorisé de l'ensemble tracteur et tracté, et non le « poids total », puisse servir de référence. Le « poids de l'ensemble » équivaut au poids total d'un ensemble formé d'un véhicule tracteur et de remorques (art. 7, al. 6, OETV).

Al. 4

Les différents genres de véhicules sont définis dans l'OETV. Le genre de véhicule figure dans le permis de circulation. Les indications à ce sujet sont également enregistrées dans le SIAC. Afin que des modifications de l'OETV n'imposent pas des modifications de la LTVEI, le Conseil fédéral est chargé d'affecter les genres de véhicules définis dans l'OETV aux différentes catégories de redevance. Il édictera les dispositions nécessaires dans une ordonnance relative à la LTVEI.

Art. 9 Redevance forfaitaire

Al. 1

Pour les catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs », la redevance doit être acquittée sous la forme d'un forfait. Comme cela a été expliqué en détail au chiffre 2.1.3.5, le rapport entre la charge que représenterait la perception d'une redevance liée à la prestation kilométrique et le montant minimale de la redevance, d'environ 80 francs par an en moyenne, est défavorable. En outre, à l'exception de la déclaration individuelle, qui ne permet pas de soustraire les kilomètres parcourus à l'étranger, l'on ne dispose pas encore, pour déterminer le kilométrage des motocycles, de solutions comparables à celles prévues pour les voitures de tourisme.

Al. 2

Sous l'angle de la technique de perception, dans les catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers », il est plus simple et plus économique, dans la plupart de cas, de faire payer sous la forme d'un forfait la redevance grevant les véhicules immatriculés à l'étranger. Pour les usagers étrangers occasionnels (par ex. touristes d'un jour), une redevance forfaitaire implique une charge de travail moindre que l'enregistrement pour la redevance liée à la prestation kilométrique. Toutefois, il doit être possible d'opter pour la redevance liée à la prestation kilométrique qui est applicable aux véhicules suisses (principe de non-discrimination). C'est vraisemblablement ce que feront notamment les frontaliers dont le trajet pour se rendre au travail est court et pour lesquels le montant de la redevance liée à la prestation kilométrique est inférieur au forfait annuel.

Les détenteurs (ou conducteurs) de véhicules immatriculés à l'étranger ont donc le choix de s'acquitter soit d'une redevance liée à la prestation kilométrique, soit d'une redevance forfaitaire.

Al. 3

Pour les véhicules suisses des catégories de redevance Motocycles et Cyclomoteurs, la redevance sera prélevée par forfait annuel. Cela permet une mise en œuvre à la fois simple et efficace. De plus, le forfait annuel s'inspire de modèles de redevances existants et comparables, et tient compte de l'utilisation de ces véhicules usuelle en Suisse (utilisation permanente).

Al. 4

Pour les véhicules étrangers des catégories de redevance Voitures de tourisme, Véhicules utilitaires légers et Motocycles, la redevance forfaitaire dépend de la durée effective du séjour sur le territoire douanier suisse. Cette réglementation différenciée tient compte du fait que ces véhicules ne circulent que temporairement en Suisse et qu'une redevance flexible, en accord avec la durée du séjour, est donc

plus appropriée qu'un forfait annuel. Elle respecte ainsi le principe de la proportionnalité et garantit que les détenteurs de véhicules étrangers ne soient pas taxés de manière inadéquate.

Art. 10 Tarifs de la redevance

Al. 1

Les explications relatives aux tarifs et aux forfaits figurent dans les commentaires au sujet de l'annexe 2 de la LTVEI.

Al. 2

Les modèles tarifaires ont été développés sur la base des données actuellement disponibles. Le poids de référence pour les véhicules électriques se fonde sur les chiffres disponibles dans le SIAC pour les véhicules qui ont été immatriculés de 2019 à fin juin 2024. Pour les voitures de tourisme, le poids de référence s'élève, selon ce jeu de données, à 2383 kilogrammes. Le poids des véhicules électriques pourrait changer considérablement à l'avenir. Par exemple, les fabricants de véhicules pourraient offrir à l'avenir dans leur gamme de modèles davantage de véhicules plus petits, et donc plus légers ; ou le poids des batteries pourrait être réduit en raison d'innovations technologiques. Si les véhicules électriques ont tendance à s'alléger à l'avenir, la moyenne des tarifs baissera, ce qui entraînera un recul des recettes. Il n'est pas encore possible à l'heure actuelle de prédire si le poids total moyen de tous les genres de véhicules évoluera dans le même sens. Afin de faire face à cette évolution, l'al. 2 donne au Conseil fédéral la compétence d'adapter ou d'actualiser le poids de référence d'une catégorie de redevance si le poids moyen des véhicules du parc de véhicules correspondant s'est modifié de plus de 10 %.

Al. 3

Comme il est théoriquement possible que, pour les véhicules particulièrement légers, il découle des formules tarifaires une valeur inférieure à un centime par kilomètre, voire une valeur négative, l'al. 3 fixe un tarif minimal d'un centime par kilomètre.

Art. 11 Compensation du renchérissement

Dans la LTVEI, la compensation du renchérissement reprend la réglementation de la Limpmin. En adoptant le projet FORTA, le Parlement a notamment introduit dans la Limpmin un nouvel art. 12^f⁵⁸ qui donne au Conseil fédéral la compétence d'adapter, sous certaines conditions, les impôts sur les huiles minérales (impôt de base et surtaxe) au renchérissement. L'entrée en vigueur de cette disposition était subordonnée à des conditions qui ne sont pas encore réalisées aujourd'hui.

Afin que les détenteurs de véhicules électriques et ceux de véhicules fonctionnant à l'essence ou au diesel soient traités sur un pied d'égalité, cet art. 11 doit également créer la possibilité d'adapter la redevance au renchérissement. La formulation de cette disposition correspond à celle de l'art. 12f Limpmin. L'année de référence (point de départ pour la première compensation du renchérissement) n'a pas été inscrite dans la Limpmin mais décrite dans les commentaires du message FORTA⁵⁹ relatifs à l'article sur la compensation du renchérissement. L'année de référence désignée comme déterminante est celle de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur la création du FORTA. Il s'agit de 2018, qui sera également l'année de référence et le point de départ pour la présente disposition sur le renchérissement. Cela permet de garantir que, en cas d'augmentation des tarifs de l'impôt sur les huiles minérales consécutive au renchérissement, les tarifs de la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques pourront être relevés dans la même proportion. L'équivalence entre la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques et les impôts sur les huiles minérales pourra ainsi être garantie en cas d'adaptation au renchérissement.

La disposition de la Limpmin sur le renchérissement (art. 12f) ne pourra entrer en vigueur que quand la surtaxe sur les huiles minérales, après avoir été déjà augmentée de 4 centimes par décision de l'Assemblée fédérale, sera augmentée une seconde fois et mise en vigueur par l'Assemblée fédérale. Cette augmentation est en même temps la dernière adaptation au sens de l'art. 12f, let. a, Limpmin. À partir

⁵⁸ Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA) ; FF **2017** 3199

⁵⁹ Message du 18 février 2015 relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (FF **2015** 1899), cf. p. 1997.

de ce moment (l'entrée en vigueur de l'art. 12f), le Conseil fédéral pourra compenser le renchérissement cumulé depuis l'année de référence (2018), à condition que, dans l'intervalle, l'indice des prix de la construction en matière de génie civil ait augmenté d'au moins 3 % et que le besoin soit avéré.

Aucune entrée en vigueur séparée n'est prévue pour cette disposition sur le renchérissement. Elle entre donc en vigueur en même temps que la LTVEI. Pour que le Conseil fédéral puisse compenser le renchérissement une première fois, il faut toutefois que l'Assemblée fédérale, après l'entrée en vigueur de la LTVEI, augmente une première fois les tarifs de la redevance et que cette augmentation entre en vigueur. Pour initier la règle sur le renchérissement, la « dernière adaptation » énoncée à l'article 11, let. a, LTVEI serait donc la première adaptation des tarifs de la redevance décidée par l'Assemblée fédérale. Dans l'idéal, cela sera coordonné avec la deuxième augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales. Après avoir compensé une première fois le renchérissement, le Conseil fédéral pourra, respectivement, compenser aussi bien le renchérissement sur les impôts sur les huiles minérales (tarif de base et/ou surtaxe) que les tarifs de la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques, après que l'indice des prix de la construction en matière de génie civil aura augmenté d'au moins 3 % depuis la dernière compensation du renchérissement par le Conseil fédéral ou la dernière adaptation des tarifs de la redevance par l'Assemblée fédérale, et si le besoin est avéré.

Section 4 : Perception de la redevance

Art. 12 Champ d'application

Al. 1

L'al. 1 cite les catégories de redevance énoncées à l'art. 8, al. 2 et pour lesquelles la redevance est perçue conformément aux dispositions de cette section.

Al. 2

Les véhicules utilitaires lourds destinés au transport de marchandises et de personnes mentionnés à l'art. 8, al. 2, let. c et d, sont en principe taxés via le système de la RPLP (cf. al. 3). La perception de la redevance pour ces catégories de redevance n'est donc pas déterminée par cette section, mais par les dispositions de la section 4 de la LRPL.

Al. 3

Les véhicules utilitaires lourds affectés au transport de personnes n'étant pas soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, ils ne sont pas intégrés dans le système de perception de la RPLP. Pour la perception de la redevance sur les véhicules électriques *suisses* entrant dans cette catégorie de redevance, il faut donc qu'il soit possible, en dérogation de l'al. 2, d'établir en alternative la prestation kilométrique d'une façon analogue à celle des voitures de tourisme (cf. ch. 2.1.6.5). Comme la redevance pour les véhicules utilitaires lourds affectés au transport de personnes est en principe perçue selon les dispositions de la LRPL (al. 2), une perception selon la LTVEI doit être demandée à l'OFDF. Le requérant est la personne assujettie, c'est-à-dire le détenteur du véhicule.

Étant donné que l'utilisation du système de perception de la RPLP permet d'établir précisément la prestation kilométrique, une déduction forfaitaire pour les kilomètres parcourus à l'étranger est exclue en cas de déclaration individuelle (cf. art. 13, al. 3). Cette exclusion est également justifiée parce que, tout au moins à la date de l'introduction de la redevance, il est à supposer que les bus électriques sont utilisés quasi exclusivement pour les transports publics, qui ne couvrent qu'une part insignifiante de leur kilométrage total à l'étranger.

Art. 13 Établissement de la prestation kilométrique

Al. 1

En principe, il y a lieu de tenir compte de l'évolution future dans la télématique et l'interconnexion des véhicules, ainsi que dans l'accès aux données des véhicules et l'utilisation de ces données, et de s'abstenir, en perspective d'innovations futures et dans un esprit de neutralité technologique, de prescrire une solution déterminée pour établir la prestation kilométrique. La décision quant aux nouveaux produits ou services qui viennent à s'imposer doit plutôt être laissée au marché. Il est donc judicieux de réserver au Conseil fédéral la compétence de définir le mode d'établissement de la prestation kilométrique (al. 2). Quoiqu'il en soit, il faut aujourd'hui partir du principe qu'à long terme, la prestation kilométrique sera

établie par un prestataire. Pour cette raison, le projet de loi prévoit la possibilité d'autoriser de tels prestataires. Il est ainsi possible de régler et d'assigner dans la loi les obligations des prestataires et la compétence de leur accorder des autorisations. Cette possibilité doit également être prévue parce que, selon l'al. 5, il est nécessaire de recourir aux services d'un prestataire pour que la redevance liée à la prestation kilométrique puisse être acquittée pour les véhicules étrangers.

Afin que les personnes assujetties à la redevance puissent aussi relever la prestation kilométrique sans les services d'un prestataire, il faut en outre permettre une déclaration individuelle, c'est-à-dire une déclaration périodique du kilométrage.

Al. 2

Comme indiqué dans le commentaire de l'al. 1, il y a lieu de réserver au Conseil fédéral la compétence de fixer le mode d'établissement de la prestation kilométrique. Cela signifie aussi que le Conseil fédéral peut ne prévoir qu'un seul des deux modes d'établissement mentionnés à l'al. 1. Ainsi, le Conseil fédéral pourrait prévoir uniquement la déclaration individuelle si, par exemple, aucun prestataire ne soumet de demande d'autorisation. À l'inverse, le Conseil fédéral pourrait aussi renoncer à la possibilité de la déclaration individuelle si, à partir d'un moment donné, il ne restait que de rares assujettis optant pour ce mode de détermination. En même temps, des considérations de neutralité technologique amènent à n'exclure aucun mode de détermination qui viendrait à s'établir sur le marché dans le cadre d'évolutions futures. C'est pourquoi la compétence de prévoir, le cas échéant, encore d'autres modes d'établissement que ceux mentionnés à l'al. 1 est en outre accordée au Conseil fédéral.

Al. 3

La prestation kilométrique sur le territoire douanier constitue la base de calcul de la redevance. De ce fait, les kilomètres parcourus à l'étranger ne sont pas pris en compte pour l'établissement de la prestation kilométrique par un prestataire recourant à un système de saisie. Afin de tenir compte, en cas d'établissement de la prestation kilométrique selon le kilométrage, du fait que des véhicules circulent également à l'étranger, le Conseil fédéral peut consentir une déduction forfaitaire pour les kilomètres parcourus à l'étranger. Cette solution est adéquate pour tenir compte, dans le cadre de la déclaration individuelle, des kilomètres parcourus à l'étranger (cf. également les explications du ch. 2.1.6.3 relatifs à la section Déclaration individuelle).

Al. 4

Les assujettis doivent indiquer, lors de la naissance de l'obligation fiscale, la méthode d'établissement de la prestation kilométrique. En principe, cette annonce les engage pour la suite. Il peut cependant être judicieux de changer de méthode lorsque des circonstances ayant un effet sur l'utilisation du véhicule se modifient. Ainsi, un assujetti qui, à l'origine, a opté pour la déclaration individuelle mais qui, pour une raison quelconque, en vient soudain à se déplacer souvent à l'étranger, pourrait avoir intérêt à intégrer le système de saisie d'un prestataire et s'assurer ainsi de ne devoir payer la redevance que sur les kilomètres parcourus sur le territoire douanier. L'al. 4 instaure la possibilité d'un tel changement. Des motifs déterminés ne sont pas nécessaires pour un tel changement.

Au vu de la charge administrative impliquée et afin d'éviter un va-et-vient à brève échéance entre les solutions, par exemple quand il s'agit d'un unique trajet à l'étranger, un changement n'est possible qu'une fois par période fiscale.

Al. 5

La taxation des véhicules étrangers en fonction de la prestation kilométrique implique de recourir aux services d'un prestataire. Celui-ci prend en charge non seulement l'enregistrement auprès de l'OFDF et l'établissement de la prestation kilométrique, mais aussi l'encaissement. Cette façon de faire correspond au modèle de la RPLP, dans lequel les prestataires agréés du Service européen de télépéage (prestataires du SET) sont compétents pour enregistrer et encaisser la redevance sur le trafic des poids lourds. C'est donc le prestataire qui supporte le risque de défaut de paiement, et la Confédération est déchargée de l'exécution de procédures de recouvrement à l'étranger qui sont parfois fastidieuses.

La déclaration périodique du kilométrage (déclaration individuelle) n'entre pas en ligne de compte pour les véhicules électriques étrangers parce que la plus grande part de la prestation kilométrique est habituellement effectuée à l'étranger et, que, au vu du petit nombre d'assujettis qui opteraient pour cette solution, les frais d'exécution seraient excessifs.

Art. 14 Enregistrement des données nécessaires à l'établissement de la prestation kilométrique

Al. 1

L'obligation de coopérer des assujettis est en principe régie par la LE-OFDF (cf. commentaires relatifs à l'art. 2, al. 2). Cette disposition précise l'obligation des assujettis de garantir que les données visant à établir la prestation kilométrique soient saisies sans interruption dans le véhicule électrique pendant le trajet. Peu importe ici le système de saisie utilisé ; ce terme de système de saisie doit être compris au sens large dans la présente loi, et tout mode de saisie permettant de déterminer la prestation kilométrique peut être envisagé, notamment, outre le système d'un prestataire, le compteur kilométrique du véhicule électrique concerné.

Cela signifie que le système que le prestataire emploie pour le relevé de la prestation kilométrique doit pouvoir être correctement utilisé dans le véhicule destiné à cette fin et ne doit pas subir de manipulations.

Pour l'assujetti qui opte pour la déclaration individuelle, cela signifie avant tout qu'il n'est pas autorisé à manipuler le compteur kilométrique. C'est une condition pour une déclaration correcte du kilométrage.

Al. 2

En complément de l'al. 1, l'al. 2 oblige les assujettis qui utilisent le système de saisie d'un prestataire à activer correctement ce système dans le véhicule auquel il est destiné et à le maintenir en fonction sans interruption pour que la prestation kilométrique puisse être saisie en continu.

Art. 15 Transmission des données nécessaires à la perception de la redevance

Al. 1

Pour que la prestation kilométrique puisse être taxée, il faut que les données nécessaires soient transmises à l'OFDF. Comme les dispositions de la LE-OFDF qui traitent de la déclaration des marchandises et de la perception des redevances (art. 2, al. 2) s'appliquent par analogie, le terme de « déclaration » est utilisé pour la communication des données nécessaires à la perception de la redevance. Il s'agit de prestation kilométrique déterminée (kilométrage) et de toutes les autres données nécessaires à la taxation⁶⁰. Les personnes astreintes à la déclaration sont soit les prestataires qui établissent la prestation kilométrique, soit les assujettis eux-mêmes s'ils ont opté pour la déclaration individuelle.

Al. 2

Pour les véhicules suisses, la déclaration comprend, indépendamment du mode d'établissement, la communication du kilométrage au début et à la fin de l'obligation fiscale ainsi qu'au moment de la déclaration périodique dudit kilométrage. Cette mesure vise d'une part à garantir la possibilité de vérifier, dans une certaine mesure, la plausibilité de la prestation kilométrique déclarée. Plus particulièrement, elle assure d'autre part qu'en cas de défaut de déclaration ou d'autres irrégularités, la prestation kilométrique puisse être établie et taxée sur la base des kilométrages communiqués.

Art. 16 Autorisation de prestataires de services pour l'établissement de la prestation kilométrique

Al. 1

Le Conseil fédéral réglemente l'autorisation des prestataires chargés d'établir la prestation kilométrique. Il détermine les conditions à remplir pour cet agrément. Dans le cadre de cet agrément, les prestataires doivent notamment garantir qu'ils s'acquitteront entièrement du devoir d'informer lors de la collecte de données personnels, devoir que prescrit l'art. 19 LPD.

Al. 2

L'OFDF doit être habilité à définir les critères techniques et opérationnels que les prestataires devront impérativement respecter. Il s'agit principalement de questions purement techniques telles que les spécifications d'interfaces (par ex. les données à fournir, leur précision et leur disponibilité), ou de critères opérationnels (par ex. la façon dont les prestataires doivent prouver leur aptitude à relever et à déclarer les données exigées ou dont la qualité doit être garantie). Une telle disposition est adéquate au vu du

⁶⁰ L'on ne saura qu'à un stade ultérieur des travaux quelles seront exactement les données nécessaires. Pour les véhicules suisses, il ne devrait toutefois s'agir que du numéro d'identification du véhicule (NIV) et/ou de la plaque de contrôle ; pour les véhicules étrangers taxés en fonction de la prestation kilométrique, il faudra les données d'enregistrement énumérées dans la Figure 21, au ch. 2.1.6.8.

caractère extrêmement technique des critères. Par ailleurs, elle permet de réagir rapidement aux nouveaux développements dans le domaine de l'établissement de la prestation kilométrique et, le cas échéant, d'apporter dans les meilleurs délais les adaptations nécessaires aux systèmes existants.

Art. 17 Obligations des prestataires

L'art. 17 énonce les obligations essentielles des prestataires autorisés visés à l'art. 16.

La let. a exige des prestataires, qui sont débiteurs de la redevance à l'égard de l'OFDF, qu'ils enregistrent les assujettis et leurs véhicules. Cette disposition ne concerne que les prestataires pour les véhicules étrangers, car ils sont également chargés de l'encaissement et du recouvrement.

La let. b exige des prestataires qu'ils fournissent aux assujettis un système de saisie dans la mesure où un tel système est nécessaire à l'établissement de la prestation kilométrique soumise à la redevance. Un système de saisie n'est pas nécessaire lorsque, par exemple, la prestation kilométrique est établie à partir des données du véhicule.

Selon la let. c, les prestataires doivent établir la prestation kilométrique des véhicules.

Ils doivent transmettre à l'OFDF les données nécessaires à la perception de la redevance (let. d).

Pour les véhicules étrangers, ce sont les prestataires qui ont enregistré les véhicules qui sont débiteurs de la redevance liée à la prestation kilométrique (let. e). En tant que débiteurs de la redevance, ils sont tenus de payer dans les délais à l'OFDF la redevance des utilisateurs de leurs services.

L'agrément de prestataires peut être assorti d'autres charges. En raison des possibilités techniques qui s'offriront en 2030 et au-delà, de nouvelles exigences pourront naître et être imposées aux prestataires.

Art. 18 Période fiscale

Le Conseil fédéral fixe la période de la redevance.

Art. 19 Début et fin de l'assujettissement à la redevance

Al. 1

Pour les véhicules suisses, l'obligation fiscale naît le jour de l'immatriculation. Un véhicule est immatriculé lorsqu'il dispose d'un permis de circulation valable et d'une plaque de contrôle. L'obligation fiscale s'éteint le jour où l'immatriculation devient caduque. C'est en principe le cas lorsque la plaque d'immatriculation est restituée au service des automobiles compétent ou que celui-ci annule le permis de circulation. La date déterminante est celle à laquelle le service des automobiles saisit le retrait du véhicule de la circulation dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC). Les cyclomoteurs soumis à la redevance sont réputés immatriculés lorsqu'ils disposent d'un permis de circulation et d'une plaque de contrôle avec une vignette annuelle valable attestant qu'ils sont assurés pour la responsabilité civile.

Al. 2

Pour les véhicules étrangers, l'obligation fiscale naît lors du trajet sur le territoire douanier et s'éteint au plus tard lors de leur sortie du territoire douanier.

Art. 20 Naissance de la dette fiscale

Al. 1

Pour les véhicules suisses et étrangers, la dette résultant de la redevance naît au début du trajet sur le territoire douanier, ce qui signifie que les véhicules suisses sont certes soumis à la redevance dès leur immatriculation, mais que seule l'utilisation d'un véhicule sur le territoire douanier fait naître une dette fiscale concrète.

Al. 2

En dérogation à l'al. 1, la dette fiscale relative aux véhicules électriques suisses sur lesquels une redevance forfaitaire est perçue naît déjà au début de l'obligation fiscale. C'est adéquat, étant donné que, contrairement à ce qui est le cas pour la redevance liée à la prestation kilométrique, la distance que le véhicule concerné parcourt sur le territoire douanier pendant la période fiscale est sans importance. La redevance est due uniquement en raison de l'immatriculation.

Art. 21 Exigibilité de la dette fiscale

La date d'exigibilité coïncide avec la naissance de la dette fiscale. Ce principe correspond à l'art. 47, al. 1, LE-OFDF. Les autorités d'exécution peuvent exiger le paiement de la dette fiscale dès qu'elle est exigible, et les débiteurs de la redevance sont tenus de payer la redevance venue à échéance.

Art. 22 Paiement de la redevance forfaitaire pour les voitures de tourisme, les véhicules utilitaires légers et les motocycles étrangers

Al. 1

Cette disposition précise que, pour les véhicules électriques étrangers qui appartiennent aux catégories de redevance des voitures de tourisme, des véhicules utilitaires légers et des motocycles et ne sont pas enregistrés pour la redevance liées aux prestations kilométriques, la redevance forfaitaire doit être acquittée dès la naissance de l'obligation fiscale pour l'ensemble du séjour sur le territoire douanier, donc aussi pour la période durant laquelle un véhicule n'est pas utilisé. En l'absence de relevé des prestations kilométriques, il n'est pas possible de vérifier le paiement de la redevance pour chaque trajet sur le territoire douanier. La redevance forfaitaire ne peut donc être appliquée de façon judicieuse que si elle est liée à une période déterminée, ce qui est aussi le cas pour les véhicules suisses taxés au forfait. Il est ainsi en principe également possible de contrôler des véhicules en stationnement.

Al. 2

Si un véhicule étranger reste sur le territoire douanier plus longtemps que cela n'était prévu au début de l'obligation fiscale (c'est-à-dire au début du trajet sur le territoire douanier), la redevance doit être acquittée, avant l'expiration de la durée initialement prévue, pour la durée supplémentaire du séjour.

Art. 23 Extinction de la dette fiscale en cas d'utilisation du service d'un prestataire pour les véhicules électriques étrangers

Pour les véhicules étrangers taxés selon la prestation kilométrique sur le territoire douanier, le prestataire concerné doit payer la redevance due à l'OFDF (art. 17, let. e). C'est cependant la personne assujettie qui supporte le risque de défaut de paiement. Elle n'est donc pas libérée de sa dette après qu'elle s'est acquittée du montant de la redevance dû auprès du prestataire, mais seulement lorsque l'OFDF a effectivement reçu la redevance du prestataire. En cas de défaut de paiement du prestataire, elle supporte le risque d'un double paiement.

Il est en l'occurrence opportun de traiter différemment les détenteurs de véhicules suisses et les détenteurs de véhicules étrangers, car il est difficile de faire valoir des créances contre des personnes domiciliées à l'étranger.

Section 5 : Contrôles

Art. 24 Principe

Al. 1

Dans le cadre de la perception de la redevance, l'OFDF et les cantons effectuent des contrôles afin de vérifier la coopération des personnes assujetties et la conformité de la procédure de déclaration selon l'art. 15. Ils vérifient notamment que la personne assujettie assure dans le véhicule électrique, durant le trajet, un relevé ininterrompu des données visant à établir la prestation kilométrique et que, en cas de déclaration individuelle, elle a communiqué le kilométrage exact. Si une redevance forfaitaire doit être acquittée pour un véhicule électrique, ils vérifient que la redevance due a été effectivement payée. Comme le tarif varie en fonction de la catégorie de redevance et du poids total, on vérifie en outre que les véhicules étrangers ont été correctement enregistrés (les véhicules suisses figurent dans le SIAC, aussi un tel contrôle est-il en principe superflu dans leur cas).

Étant donné la répartition prévue aux let. a, b et c, d'une part l'OFDF se voit attribuer la compétence exclusive de contrôler les véhicules utilitaires lourds sur lesquels la redevance est perçue au moyen du système de perception de la RPLP, car l'OFDF, qui a accès aux données sur les véhicules et les trajets saisies dans le système de perception de la RPLP, dispose des possibilités de contrôle nécessaires. D'autre part, cette répartition garantit que le paiement de la redevance sur les voitures de tourisme, les véhicules utilitaires légers et les motocycles étrangers soit contrôlé conformément à la loi sur la vignette

autoroutière (LVA), c'est-à-dire que ces véhicules électriques soient contrôlés par l'OFDF à la frontière douanière et dans l'espace frontalier, et par les cantons à l'intérieur du pays. De cette façon, les synergies découlant de l'exécution de la LVA et de la LTVEI sont exploitées de façon optimale. Les véhicules électriques suisses, à l'exception de ceux sur lesquels la redevance est perçue au moyen du système de perception de la RPLP, sont contrôlés en premier lieu par les services cantonaux des automobiles. La lettre b autorise toutefois aussi l'OFDF à contrôler ces véhicules à la frontière et dans l'espace frontalier. Ce sera par exemple important à la date de l'introduction de la redevance : l'OFDF pourra ainsi contrôler l'exactitude du kilométrage déclaré au début de l'obligation fiscale.

Al. 2

L'OFDF et les cantons peuvent effectuer les contrôles de manière automatisée, ce qui nécessite tant des installations de contrôle fixes que des installations de contrôle mobiles.

Art. 25 Contrôle de la prestation kilométrique transmise au moyen de la déclaration

En complément de l'art. 24, l'art. 25 précise que l'OFDF et les cantons peuvent utiliser les données du compteur kilométrique ou du tachygraphe du véhicule contrôlé pour vérifier l'exactitude de la prestation kilométrique déclarée. Le tachygraphe, en particulier, lorsque le véhicule en est équipé, constitue un instrument permettant de vérifier la concordance entre la distance effectivement parcourue et la prestation kilométrique communiquée. Il enregistre l'itinéraire de façon fiable et complète. À l'instar de la LRPL, la LTVEI doit donc autoriser l'utilisation des données du tachygraphe à des fins de contrôle. De même, il doit être possible d'utiliser les données du compteur kilométrique pour vérifier les kilométrages déclarés ou en contrôler la plausibilité. Cela ne se limite pas à relever le compteur kilométrique, mais comprend l'extraction du kilométrage à partir de l'électronique de bord. C'est nécessaire, car l'affichage peut être manipulé, tandis qu'une manipulation des données générées numériquement par le véhicule est beaucoup plus difficile.

Section 6 : Voies de droit et contestation

Art. 26 Voies de droit

Les voies de droit sont régies par les dispositions de la LE-OFDF (art. 84 ss LE-OFDF).

Dans la mesure où l'exécution incombe aux cantons, la décision de la première instance cantonale peut faire l'objet d'un recours auprès de l'OFDF dans un délai de 60 jours.

Art. 27 Contestation de la facturation en cas d'utilisation du service d'un prestataire

Al. 1

Des erreurs peuvent se produire dans l'établissement de la prestation kilométrique soumise à la redevance, dans la transmission des données à l'OFDF, dans le calcul de la redevance et dans la facturation à l'assujetti. Pour contester l'un de ces éléments, l'assujetti qui recourt aux services d'un prestataire autorisé s'adresse à celui-ci dans le délai d'opposition. Le prestataire doit examiner la contestation. Si le prestataire ne se considère pas compétent, il transmet la contestation à l'OFDF, qui la traite comme une opposition.

Cette disposition ne concerne que les détenteurs de véhicules électriques étrangers, car ce n'est que pour eux que la facture est établie par un prestataire.

Al. 2

Afin que la procédure décrite à l'al 1 ne crée pas de désavantages pour l'assujetti, le délai d'opposition est réputé observé lorsque la contestation a été déposée en temps utile auprès du prestataire.

Section 7 : Mesures administratives

Art. 28

Al. 1

Après qu'une mise en demeure du détenteur du véhicule est restée sans effet, l'autorité d'immatriculation cantonale refuse ou retire le permis de circulation et les plaques de contrôle d'un véhicule électrique suisse si l'une des conditions ci-après est remplie : la redevance n'est pas payée (let. a), des

avances et des sûretés font défaut (let. b), le détenteur du véhicule ne coopère pas de la manière requise à l'établissement de la prestation kilométrique soumise à la redevance (let. c) ou il ne fait pas réparer ou remplacer, en cas de défectuosité, un appareil ou un autre outil destiné à l'établissement de la prestation kilométrique soumise à la redevance (let. d).

Al. 2

Si l'une des conditions mentionnées à l'al. 1, let. a à d est remplie, l'OFDF peut demander à l'autorité d'immatriculation cantonale de refuser ou de retirer le permis de circulation et les plaques de contrôle aux détenteurs de véhicules taxés au moyen du système de saisie de la RPLP.

Al. 3

L'al. 3 dispose que des plaques interchangeables peuvent continuer à être utilisées pour les véhicules qui ne sont pas concernés par le retrait des plaques de contrôle.

Al. 4

Dans les cas passibles d'un retrait des plaques de contrôle (al. 1, let. a à d), l'OFDF peut interdire la poursuite du voyage avec le véhicule, voire séquestrer ce dernier. Cette disposition s'applique tant aux véhicules suisses qu'aux véhicules étrangers.

Section 8 : Dispositions pénales

Art. 29 Infractions fiscales

Comme dans les modifications du 17 mars 2023 de la LRPL, la soustraction et la mise en péril de la redevance sont réglées dans deux articles séparés (art. 30 et 31 LTVEI). Ces infractions se retrouvent en principe dans tous les processus de perception (cf. ch. 2.1.6 du rapport explicatif). Sous la forme de la redevance forfaitaire basée sur le temps, il existe un processus autonome de perception pour les véhicules électriques immatriculés à l'étranger des catégories de redevance visées à l'art. 8, al. 2, let. a, b ou e (cf. ch. 2.1.6.8 et 2.1.6.10). Puisqu'il existe ce processus de perception autonome, qu'il ne concerne généralement pas beaucoup de redevances, et que la poursuite d'une infraction à l'étranger serait très complexe, une infraction autonome est créée sous la forme d'une contravention (art. 32 LTVEI), permettant de poursuivre et juger efficacement les faits illicites selon la procédure prévue dans la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre⁶¹ (LAO) (art. 33, al. 3, et art. 34, al. 1 LTVEI). Se rend par ailleurs coupable d'une contravention quiconque roule sans immatriculation, c'est-à-dire avant l'assujettissement proprement dit à la redevance au sens de l'art. 19, al. 1, avec un véhicule suisse de la catégorie de redevance des motocycles et des cyclomoteurs, donc un véhicule pour lequel une redevance forfaitaire est perçue (art. 32, let. a).

Pour les véhicules électriques de la catégorie de redevance visée à l'art. 8, al. 2, let. c (« véhicules utilitaires lourds affectés au transport de marchandises »), un acte peut constituer simultanément une infraction à la LTVEI et à la LRPL. Dans un tel cas, il faut tenir compte de la règle de concours d'infractions de l'art. 194 LE-OFDF.

Bien que le cercle des auteurs possibles soit défini de façon ouverte (« quiconque »), ces infractions concernent avant tout les assujettis (art. 7 LTVEI). Les prestataires (art. 16, al. 1, LTVEI) ne sont en principe pas sanctionnés pénalement mais d'une autre façon, par exemple au titre de la peine conventionnelle convenue dans le cadre de l'autorisation. Dans des cas particuliers, le prestataire peut toutefois aussi être poursuivi pénalement, notamment en cas de délinquance récurrente. Les prestataires font donc partie du cercle possible des auteurs.

La redevance forfaitaire prévue à l'art. 9, al. 1, est facturée aux détenteurs de véhicules électriques immatriculés en Suisse entrant dans les catégories de redevance visées à l'art. 8, al. 2, let. e et f (« motocycles » et « cyclomoteurs »). Si elle n'est pas payée, une procédure de poursuite est engagée et des mesures administratives sont examinées (art. 28 LTVEI).

Pour des raisons d'économie administrative, on a renoncé à percevoir une redevance sur les véhicules électriques immatriculés à l'étranger entrant dans la catégorie de redevance visée à l'art. 8, al. 2, let. f

⁶¹ RS 314.1

(« cyclomoteurs »). Vu l'absence d'une redevance dans ces cas, il n'y a pas d'acte punissable en relation avec de tels véhicules électriques.

Art. 30 Soustraction de la redevance

Cette infraction couvre les cas où l'inobservation d'une obligation imposée par la LTVEI ou par l'une de ses dispositions d'exécution entraîne une absence ou une inexactitude de la taxation, de sorte que la redevance est partiellement ou totalement soustraite. L'infraction objective est consommée quand la taxation est terminée. Constituent l'acte délictueux l'absence de déclaration, la dissimulation d'informations, la déclaration inexacte, le fait de ne pas activer le système d'enregistrement, ou toute autre forme de soustraction totale ou partielle.

Ne pas déclarer et dissimuler relèvent de l'obligation de déclaration (art. 15 LTVEI) et entraînent un absence de taxation. Dissimuler des informations est une forme qualifiée d'absence de déclaration. Au contraire de l'absence de déclaration, la dissimulation suppose un acte supplémentaire. Il peut s'agir, par ex., d'une manipulation du système d'enregistrement, qui conduit en définitive à une absence de taxation.

Au contraire de l'absence de déclaration et de la dissimulation d'informations, la déclaration inexacte suppose l'aboutissement à une taxation qui n'est pas conforme au droit.

Ne pas activer le système d'enregistrement relève de l'obligation d'enregistrement (cf. art. 14, al. 1 et 2 LTVEI). Il n'est pas exclu que la déclaration se fasse de manière automatique. La déclaration aurait alors lieu sans intervention humaine et sans possibilité d'influencer le processus de déclaration. Dans cette mesure l'établissement et la déclaration des kilomètres ne feraient qu'un, c'est-à-dire que l'acte délictueux imputable à une personne donnée et conduisant à une absence de taxation ou à une taxation inexacte serait déjà consommé au stade de l'établissement de la prestation kilométrique (art. 13 et 14 LTVEI).

Afin que les cas qui ne tombent pas sous le coup de l'art. 30, al. 1, let. a, soient également couverts, l'infraction englobe également le fait de se procurer ou de procurer à un tiers un avantage fiscal illicite. Par exemple, si un prestataire est chargé d'établir la prestation kilométrique, l'obligation d'enregistrement incombe à l'assujéti (art. 14, al. 2, LTVEI), mais l'obligation de déclaration incombe au prestataire (cf. art. 15, al. 1, let. a, et art. 17, let. d, LTVEI). Malgré cette dissociation des obligations d'enregistrer et de déclarer entre différentes personnes, cette disposition de relais peut conduire à une peine ou à une obligation de prestation après coup pour l'assujéti, au sens de l'art. 12, al. 1 et 2 DPA, si la violation de l'obligation d'enregistrement n'a pas eu d'effet direct (art. 30, al. 1, let. a LTVEI), mais un effet indirect sur la taxation.

La tentative est punissable. En cas de tentative, le résultat, sous la forme d'une taxation absente ou inexacte, n'a pas été obtenu. La tentative de soustraction est possible à partir du moment où une déclaration doit être soumise, c'est-à-dire depuis le stade où une déclaration est contraignante jusqu'à ce que l'absence de déclaration ou la déclaration inexacte soit constatée. L'intention doit viser le résultat, à savoir l'absence de taxation ou la taxation inexacte. Dans la mise en péril intentionnelle, au contraire (art. 31, al. 1 LTVEI), l'intention doit se référer à la violation de l'obligation, et non au résultat.

L'amende dépend du montant de la redevance soustraite. Elle peut atteindre le quintuple de la redevance soustraite si l'auteur a agi intentionnellement et le triple de la redevance soustraite s'il a agi par négligence.

La redevance soustraite ou l'avantage fiscal illicite qui ne peuvent pas être déterminés exactement sont estimés dans le cadre de la procédure administrative.

Art. 31 Mise en péril de la redevance par violation des obligations de procédure

Dans ce contexte d'infraction, c'est la protection d'un déroulement régulier de la procédure d'établissement du kilométrage (art. 31, al. 1, let. a à d, LTVEI) et de la procédure de déclaration (art. 31, al. 1, let. d, LTVEI) qui est visée. Cette protection sert aussi en définitive à la réalisation d'une taxation conforme au droit (complète et exacte). À la différence de la soustraction, la violation d'une obligation ne doit pas nécessairement avoir entraîné une absence de taxation ou une taxation inexacte. L'infraction objective est consommée lorsque l'obligation d'enregistrement ou celle de déclaration sont consommées. L'intention doit se référer à la violation de l'obligation. La variante d'infraction « n'effectue pas de déclaration ou effectue une déclaration inexacte » (art. 31, al. 1, let. d, 1^{re} partie de la phrase, LTVEI)

se réfère au principe de la déclaration individuelle (art. 15, al. 1, let. b, LTVEI). La variante d'infraction « ne transmet pas ou transmet de façon inexacte les données déterminantes »⁶² se réfère à la déclaration par le prestataire (art. 15, al. 1, let. a, LTVEI).

Étant donné que l'utilisation incorrecte du système de saisie constitue une mise en péril abstraite de la redevance, l'amende ne dépend pas du montant concret de la redevance mais elle est d'un montant fixe, de 20 000 francs en cas d'acte intentionnel et de 10 000 francs en cas de négligence.

Art. 32 Contravention

Comme expliqué dans le commentaire de l'art. 29, l'art. 32 vise une infraction de soustraction spéciale. Sera sanctionné par une amende de 200 francs quiconque circule sans immatriculation sur le territoire douanier avec un véhicule électrique suisse des catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs » (let. a) Pour les véhicules immatriculés à l'étranger entrant dans les catégories de redevance visées à l'art. 8, al. 2, let. a et b (« voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers »), l'assujetti peut choisir entre une perception forfaitaire de la redevance et une perception en fonction de la prestation kilométrique (art. 9, al. 2, LTVEI). Quiconque, intentionnellement ou par négligence, roule sur le territoire douanier sans avoir acquitté la redevance forfaitaire ou sans que le véhicule ait été enregistré au sens de l'art. 17, let. a, est puni d'une amende de 200 francs. Cette règle s'applique en principe également pour les véhicules électriques immatriculés à l'étranger entrant dans la catégorie de redevance visée à l'art. 8, al. 2, let. e (« motocycles »). L'infraction décrite à la let. b ne couvre pas la variante concernant l'enregistrement visé à l'art. 17, let. a, parce que cette catégorie de redevance n'implique pas un tel enregistrement.

Art. 33 Poursuite pénale par l'OFDF

L'OFDF poursuit et juge les infractions visées aux art. 30 et 31 LTVEI. La procédure est régie par la LE-OFDF et le DPA. Afin qu'une uniformité de procédure soit garantie autant que possible entre l'OFDF et les autorités cantonales, la LAO est applicable aux infractions visées à l'art. 32 LTVEI. L'OFDF n'est toutefois compétent que pour les infractions qu'il constate à la frontière douanière et dans l'espace frontalier décrit à l'art. 11, al. 5, LE-OFDF.

Art. 34 Poursuite pénale par les cantons

Les cantons sont compétents pour les infractions visées à l'art. 32 LTVEI qu'ils constatent à l'intérieur du pays (art. 24, al. 1, let. c, LTVEI). La LAO est applicable. Le produit des amendes revient aux cantons.

Art. 35 Prescription

Afin que les délais de prescription des infractions visées à l'art. 32 LTVEI ne diffèrent pas selon la compétence et la loi de procédure applicable (art. 11, al. 1, 2 et 4, DPA ; art. 109 du code pénal suisse du 21 décembre 1937⁶³ [CP]), le délai de prescription de la poursuite et de la peine est fixé à trois ans.

Section 9 : Dispositions finales

Art. 36 Exécution

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de la LTVEI.

Art. 37 Modification d'autres actes

La LTVEI nécessite la modification d'autres lois. Il s'agit d'adaptations ponctuelles de la LAO, de la Limpmin, de la loi fédérale du 22 mars 1985⁶⁴ concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin), de la LE-OFDF et de la loi fédérale du 19 décembre 1958⁶⁵ sur la circulation routière (LCR).

⁶² Quant à déterminer de quelles données il s'agit exactement, ce ne sera possible que pendant la suite des travaux de mise en œuvre. Pour les véhicules suisses, il ne devrait toutefois s'agir que du numéro d'identification du véhicule (NIV) et/ou de la plaque de contrôle ; pour les véhicules étrangers taxés en fonction de la prestation kilométrique, il faudra les données d'enregistrement énumérées dans la Figure 19, au ch. 2.1.6.8.

⁶³ RS 311.0

⁶⁴ RS 725.116.2

⁶⁵ RS 741.01

Art. 38 Référendum et entrée en vigueur

Selon l'art 141, al. 1, let. a, Cst., les lois fédérales sont soumises au référendum facultatif. Le Conseil fédéral est chargé de mettre en vigueur la LTVEI.

Annexe 1

Ch. 1 Loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre

Art. 1, al. 1, let. a, ch. 19

Afin que les contraventions visées à l'art. 32 LTVEI puissent être poursuivies selon la LAO, la LTVEI est ajoutée sous la forme d'un ch. 19 à l'art. 1, al. 1, let. a, LAO.

Ch. 2 Loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales

Art. 2, al 2^{bis}

Selon l'art. 1, al. 2, du projet de loi, les véhicules électriques à batterie (BEV) et les véhicules hybrides rechargeables (PHEV) sont réputés véhicules électriques au sens de la LTVEI. Les véhicules électriques à pile à combustible (FCEV) ne sont toutefois pas concernés. Ils sont propulsés par de l'électricité produite à partir d'hydrogène utilisé comme combustible dans une pile à combustible. L'hydrogène utilisé en tant que combustible n'est actuellement pas soumis à l'impôt sur les huiles minérales. Pour qu'à l'avenir les FCEV fournissent également une contribution au financement de l'infrastructure routière équivalente à celle de l'impôt sur les huiles minérales, l'hydrogène utilisé comme combustible doit être soumis à l'impôt sur les huiles minérales.

En revanche, l'impôt sur les huiles minérales doit, déjà aujourd'hui, être acquitté sur l'hydrogène utilisé comme carburant dans un moteur à combustion. Les taux d'impôt actuellement en vigueur ne sont toutefois pas équivalents à l'imposition des véhicules à moteur à combustion. Un impôt sur les huiles minérales et une surtaxe sur les huiles minérales seront désormais perçus sur l'hydrogène utilisé comme combustible et comme carburant pour la propulsion des véhicules automobiles, quelle que soit la technique de propulsion.

Figure 23 : Taux de l'impôt sur l'hydrogène

Impôt sur les huiles minérales	Part (en %)	Par 1000 kg d'hydrogène gazeux (en fr.)	Par 1000 kg d'hydrogène liquéfié (en fr.)
Impôt de base	59,7	3'006.98	3'086.11
Surtaxe	40,3	2'027.40	2'080.76
Total	100,0	5'034.38	5'166.87

La base de calcul pour les carburants liquides est habituellement de 1000 litres à 15° C. L'hydrogène ne devenant liquide qu'à -253° C, une base de calcul à 15° C n'est physiquement pas possible. Pour cette raison et parce que l'hydrogène liquéfié se négocie également au kg, la base de calcul correspondante est fixée par 1000 kg, soit autrement que pour les autres carburants liquides.

Art. 12, al. 3

La surtaxe sur les huiles minérales grevant les carburants est inscrite à l'art. 12, al. 2, Limpin. Aujourd'hui, elle s'élève uniformément à 300 francs par 1000 litres à 15 °C⁶⁶ pour tous les carburants. Étant donné que les surtaxes prévues sur les huiles minérales pour l'hydrogène gazeux et l'hydrogène liquéfié diffèrent de ce montant, un nouvel alinéa doit être introduit, précisant la surtaxe pour l'hydrogène gazeux (let. a) et pour l'hydrogène liquéfié (let. b) (cf. explications sur l'art. 2, al. 2^{bis}).

Annexe 1 Tarif de l'impôt sur les huiles minérales

L'hydrogène n'est actuellement pas mentionné nommément dans le tarif de l'impôt sur les huiles minérales de l'annexe 1 de la Limpin, mais s'il est utilisé dans un moteur à combustion, il est compris dans

⁶⁶ Se fondant sur l'art. 12e, al. 2 Limpin, le Conseil fédéral a relevé la surtaxe sur les huiles minérales à 315,20 francs par 1000 litres à 15° C pour l'essence et à 314,60 francs pour l'huile diesel au 1^{er} janvier 2021 (ordonnance du 1^{er} juillet 2020 sur l'adaptation des taux d'impôt sur les huiles minérales applicables à l'essence et à l'huile diesel [RS 641.613]).

la position globale « carburants d'autres matières premières ». Pour que des taux d'impôt sur les huiles minérales spécifiques puissent être fixés pour l'hydrogène gazeux et l'hydrogène liquéfié, il est nécessaire de mentionner nommément l'hydrogène dans le tarif de l'impôt sur les huiles minérales (cf. commentaires relatifs à l'art. 2, al. 2^{bis}).

Ch. 3 Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien

Art. 4, al. 2

L'art. 4 LUMin règle la répartition des ressources du FSCR entre les différents secteurs d'activité visés à l'art. 86, al. 3, let. a à g, Cst. En raison de l'introduction de la nouvelle redevance, l'al. 2 est reformulé et la réglementation antérieure visant l'impôt sur les huiles minérales est reprise symétriquement pour être appliquée à la redevance. Pour une meilleure lisibilité, cette disposition est désormais subdivisée en deux lettres a et b.

Let. a

La lettre a correspond à la réglementation en vigueur. Pour la part qu'il s'agit de fixer pour quatre ans et qui concerne les contributions au financement de mesures autres que techniques (art. 86, al. 3, let. d et e, Cst.), il y a lieu d'utiliser au moins 27 % de la moitié du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, en vertu de l'art. 131, al. 1, let. e.

Let. b

La lettre b règle la part issue du produit net de la nouvelle redevance. L'équivalent des 27 % de la moitié du produit net de l'impôt à la consommation correspond à 8 % du produit net de la nouvelle redevance, qui n'est pas subdivisée en impôt à la consommation et surtaxe.

Ch. 4 Loi du 20 juin 2025 définissant les tâches d'exécution de l'OFDF⁶⁷

Art. 8, let. l

L'art. 8 LE-OFDF énumère les actes législatifs relevant du droit fiscal qui sont exécutés par l'OFDF et auxquels il est fait référence dans la LE-OFDF. La LTVEI est désormais mentionnée à la let. l.

Art. 73

Al. 1, let. d

L'art. 73, al. 1, règle les cas dans lesquels l'OFDF peut prendre des mesures administratives. Pour les actes législatifs dont l'exécution lui incombe, l'OFDF ne peut prendre des mesures administratives qu'en cas d'infractions graves ou répétées (let. c). Afin qu'il soit certain que les mesures administratives mentionnées à l'art. 28 LTVEI soient incluses, l'art. 73 est modifié et une nouvelle let. d est ajoutée à son al. 1. Ainsi, l'OFDF pourra prendre des mesures administratives lorsqu'un autre acte législatif le prévoit.

Al. 2, let. d

Une let. d est ajoutée à l'al. 2 afin de permettre à l'OFDF de prendre notamment les mesures prévues par l'autre acte législatif concerné visé à l'al. 1, let. d.

Art. 141a

La LE-OFDF règle, aux art. 137 à 143, la procédure d'accès en ligne au système d'information de l'OFDF pour les autres autorités, également lorsque des données personnelles sensibles ou des données sensibles concernant des personnes morales sont concernées.

Al. 1

Cette disposition énumère les collaborateurs des services cantonaux des automobiles ou des autorités cantonales de police et de poursuite pénale qui ont accès en ligne aux données. Pour les services cantonaux des automobiles, ce sont les collaborateurs chargés de percevoir la redevance, d'exécuter des contrôles et d'adopter des mesures administratives (let. a). Pour les autorités cantonales de police et de poursuite pénale, ce sont les collaborateurs chargés d'exécuter des contrôles ainsi que de poursuivre et de juger les infractions à la LTVEI (let. b).

Al. 2

Dans le système d'information de l'OFDF, les collaborateurs autorisés ne peuvent accéder en ligne qu'à celles des données personnelles et des données concernant des personnes morales, y compris les données sensibles, qui font partie des catégories de données relatives aux redevances nationales, aux contrôles, aux mesures administratives et à la poursuite pénale. L'accès en ligne se limite aux données nécessaires à l'accomplissement des tâches mentionnées à l'al. 1. On pense ici en particulier aux informations sur le relevé, l'établissement et la déclaration corrects de la prestation kilométrique, autrement dit du kilométrage. Il peut également s'agir d'informations qui permettent de savoir si la redevance a été acquittée pour un véhicule électrique donné.

Ch. 5 *Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière*

Art. 11, al. 2, let. c

Cette disposition ne mentionne actuellement que la redevance sur le trafic des poids lourds prévue par la LRPL. À l'avenir, le permis de circulation devra également pouvoir être refusé s'il n'est pas prouvé que la totalité de la redevance sur les véhicules électriques a été payée ou que le véhicule est équipé de l'instrument de mesure prescrit. Il faut donc ajouter à cette disposition la redevance sur les véhicules électriques.

Art. 16, al. 5, let. a

En analogie avec l'art. 11, al. 2, let. c, le permis de conduire devra à l'avenir pouvoir être retiré également en cas de non-paiement de la redevance sur les véhicules électriques ou des sûretés éventuellement dues. Cette disposition ne porte actuellement que sur la redevance sur le trafic des poids lourds. Il faut par conséquent y ajouter la redevance sur les véhicules électriques.

Art. 89b, let. j

L'article 89b énumère les tâches à l'exécution desquelles le SIAC contribue. Étant donné qu'une partie des données du SIAC sera également nécessaire à l'avenir pour la perception de la redevance sur les véhicules électriques, l'actuelle let. j doit être complétée.

Art. 89d, let. f

Cette disposition a été introduite par le message concernant la modification de la LRPL et le crédit d'engagement pour le financement d'un nouveau système de perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Dans le cadre de la présente présentation, il faut y ajouter la redevance sur les véhicules électriques prévue dans le projet de LTVEI.

Ch. 6 *Loi du 19 mars 2010 sur la vignette autoroutière*

Art. 17

Les infractions à la loi sur la vignette autoroutière sont poursuivies tant par l'OFDF que par les cantons. Pour que les mêmes délais de prescription s'appliquent indépendamment de l'autorité compétente et de la loi de procédure applicable (art. 11, al. 1, 2 et 4 DPA ; art. 109 CP), il est nécessaire, comme dans l'art. 35 LTVEI, de fixer uniformément le délai de prescription de la poursuite pénale et celui de la peine.

Actuellement, la LVA, dans son article 17, contient déjà une telle disposition de prescription. Celle-ci sera toutefois abrogée lors de l'entrée en vigueur de la LE-OFDF. Comme cette abrogation résulte d'une inattention, l'art. 17 sera réintroduit dans la LVA lors de l'entrée en vigueur de la LTVEI.

Annexe 2

Ch. 1 *Tarifs de la redevance liée à la prestation kilométrique*

Ch. 1.1 *Véhicules propulsés par une batterie électrique*

Un exemple de calcul est donné ci-après pour clarifier chacune des formules définies au ch. 1.1 pour le calcul du tarif pour un seul véhicule. La formule est d'abord reproduite telle qu'elle figure dans la loi, puis le poids du véhicule soumis à la redevance (PTVéh) y est introduit.

Exemple de calcul Voiture de tourisme d'un poids total (PTVéh) de 2000 kg

$T_{VT} \text{ ct./km} = 5,4 \text{ ct./km} + 0,0026 \text{ ct./kg} \times (\text{PTVéh} - 2383 \text{ kg})$

$\underline{T_{VT} \text{ ct./km}} = 5,4 \text{ ct./km} + 0,0026 \text{ ct./kg} \times (2000 \text{ kg} - 2383 \text{ kg}) = \underline{4,4 \text{ ct./km}}$

Exemple de calcul Véhicule de livraison d'un poids total (PTVéh) de 3300 kg

$$T_{VULé} \text{ ct./km} = 7,0 \text{ ct./km} + 0,0024 \text{ ct./kg} \times (\text{PTVéh} - 3525 \text{ kg})$$

$$\underline{T_{VULé} \text{ ct./km}} = 7,0 \text{ ct./km} + 0,0024 \text{ ct./kg} \times (3300 \text{ kg} - 3525 \text{ kg}) = \underline{6,5 \text{ ct./km}}$$

Exemple de calcul Véhicules utilitaires lourds affectés au transport de Marchandises, d'un poids total ou d'un poids de l'ensemble (PTVéh) de 28 000 kg

$$T_{VULO-M} \text{ ct./km} = 21,5 \text{ ct./km} + 0,0004354 \text{ ct./kg} \times (\text{PTVéh} - 33'200 \text{ kg})$$

$$T_{VULO-M} \text{ ct./km} = 21,5 \text{ ct./km} + 0,0004354 \text{ ct./kg} \times (28'000 \text{ kg} - 33'200 \text{ kg}) = 19,2 \text{ ct./km}$$

Exemple de calcul Véhicules utilitaires lourds affectés au transport de Personnes, d'un poids total (PTVéh) de 22 000 kg

$$T_{VULO-P} \text{ ct./km} = 25,9 \text{ ct./km} + 0,00106659 \text{ ct./kg} \times (\text{PTVéh} - 21'100 \text{ kg})$$

$$T_{VULO-P} \text{ ct./km} = 25,9 \text{ ct./km} + 0,00106659 \text{ ct./kg} \times (22'000 \text{ kg} - 21'100 \text{ kg}) = 26,9 \text{ ct./km}$$

Ch. 1.2 Véhicules hybrides rechargeables

Pour les véhicules hybrides rechargeables (PHEV), on calcule d'abord le tarif pour un véhicule électrique pur, puis on le réduit de 50 %. L'on tient ainsi compte du fait que les PHEV sont aussi partiellement alimentés par des carburants (surtout essence et diesel), qui sont soumis à l'impôt sur les huiles minérales. La réduction permet d'empêcher une double imposition (cf. aussi ch. 2.1.3.2)

Ch. 2 Tarifs de la redevance forfaitaire

Ch. 2.1 Véhicules suisses

La redevance forfaitaire annuelle pour les véhicules électriques suisses de la catégorie de redevance « motocycles » dépend du poids total du véhicule et est répartie en sept catégories de poids.

Ch. 2.2 Véhicules étrangers

Le montant forfaitaire par durée de séjour pour la catégorie de redevance des motocycles étrangers s'élève à la moitié du montant forfaitaire prévu pour les catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers ». D'un point de vue purement arithmétique, il en résulte un montant de 125 francs pour une durée de séjour d'un an. Celui-ci dépasse le montant du forfait annuel pour les motocycles immatriculés en Suisse pour toutes les catégories de poids jusqu'à 700 kg inclus. Ainsi, pour une durée de validité d'un an et jusqu'à cette catégorie de poids, les motocycles étrangers seraient désavantagés par rapport aux motocycles suisses. Afin que ce désavantage soit supprimé (principe de non-discrimination), les mêmes montants forfaitaires s'appliquent aux motocycles étrangers pour une durée de séjour d'un an.

Ch. 2.3 Véhicules hybrides rechargeables

Les redevances forfaitaires des véhicules hybrides rechargeables (PHEV) sont diminuées de 50 %. L'on tient ainsi compte du fait que les PHEV sont aussi partiellement alimentés par des carburants (surtout essence et diesel), qui sont soumis à l'impôt sur les huiles minérales. La réduction permet d'empêcher une double imposition (cf. aussi ch. 2.1.3.2).

4 Effets de la variante « prestation kilométrique »

Le montant de la redevance sur les véhicules électriques doit être le plus proche possible du montant perçu sur les véhicules essence et diesel, ceci afin d'atteindre un niveau de recettes permettant d'assurer le financement dans la même mesure que précédemment. Pour la population, la charge fiscale reste constante. Dans le même temps, on parvient à une quasi-égalité de traitement entre les différents types de propulsion. La conception de la redevance est telle qu'aucune répercussion fondamentale n'est attendue (cf. ch. 4.2 à 4.6). Les conséquences majeures sont liées à la perception, qui est plus complexe et occasionne des coûts plus élevés que celle des impôts sur les huiles minérales.

Les répercussions seraient bien plus importantes si la redevance n'était pas introduite, puisque le financement de l'infrastructure de transport ne pourrait plus être assuré.

4.1 Conséquences pour la Confédération

La perception de la redevance sur les véhicules électriques constitue une nouvelle tâche incombant à la Confédération, sans pour autant la délester directement d'une tâche existante. En effet, le présent projet ne change rien dans un premier temps à la perception de l'impôt sur les huiles minérales. Les frais d'exécution restent tout aussi élevés, même si les recettes de l'impôt diminuent. L'OFDF, qui perçoit déjà les impôts sur les huiles minérales, se chargera de cette nouvelle tâche.

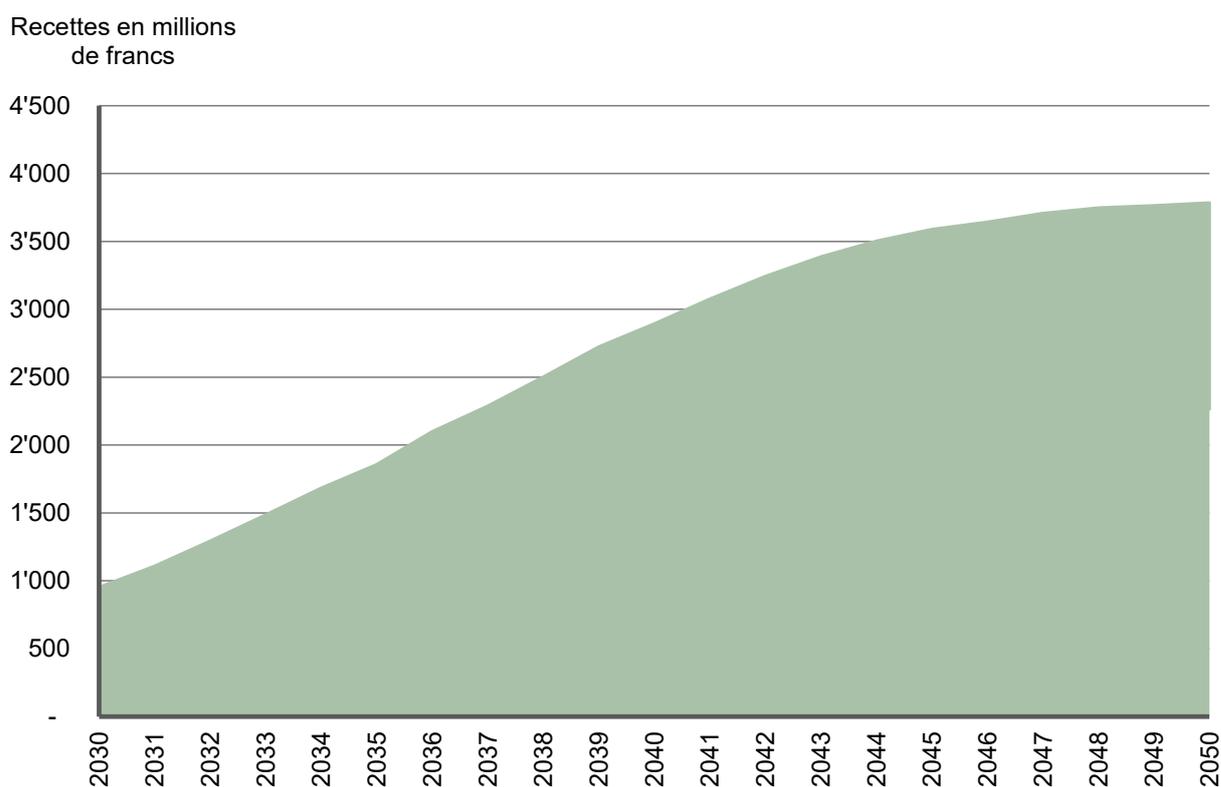
Comme déjà écrit au ch. 1.1, il y a lieu de s'attendre, dans la perspective actuelle, à ce que le nombre des véhicules soumis à la redevance soit d'un million au moment de son introduction. La mise en œuvre de la nouvelle tâche ainsi que le nombre élevé de véhicules qui seront soumis à la redevance s'accompagnent de nombreux impondérables. Les conséquences sur le personnel et les finances ne peuvent donc pas encore être estimées exhaustivement et en détail au stade actuel. Dans la suite de l'évolution du projet, ces conséquences se concrétiseront progressivement et seront analysées plus en profondeur ; l'on aura alors une vision plus nette de la dynamique avec laquelle l'électromobilité progresse en Suisse.

4.1.1 Conséquences financières

4.1.1.1 Recettes

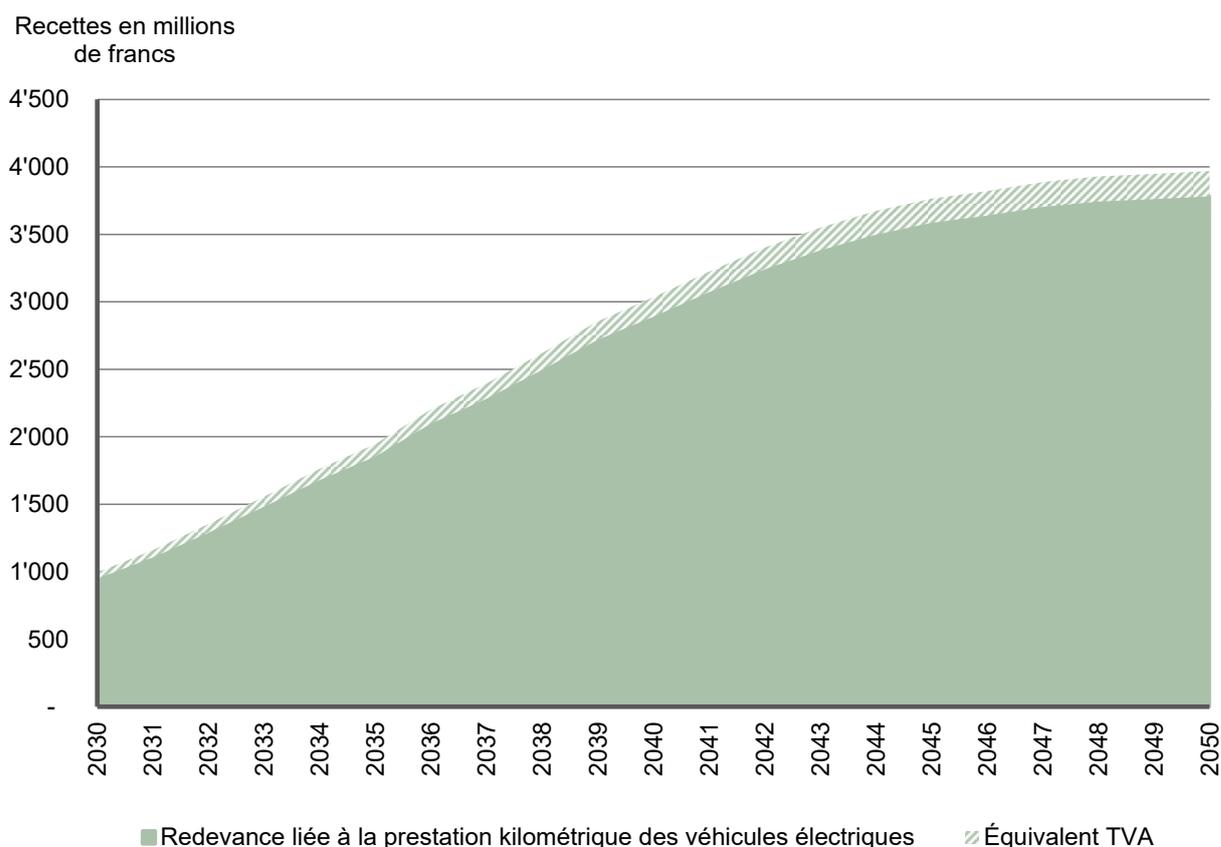
La figure suivante donne une estimation de l'ampleur des recettes brutes de la redevance sur les véhicules électriques, sur la base des modèles tarifaires développés pour les différentes catégories de redevance.

Figure 24: Recettes brutes de la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques



Des recettes d'environ 950 millions de francs sont escomptées pour le stade de l'introduction de la redevance sur les véhicules électriques, prévue en 2030. Considérée en moyenne sur les dix premières années (de 2030 à 2039), la nouvelle taxe générera des recettes de 1,8 milliard de francs par an et compensera ainsi approximativement le recul des recettes des impôts sur les huiles minérales.

Figure 25: Recettes brutes de la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques, avec l'équivalent TVA



Si l'on augmente les tarifs de la redevance sur les véhicules électriques de 5,0 % pour compenser les pertes de revenus consécutives à la non-perception de la TVA, il en résultera, entre 2030 et 2039, des revenus supplémentaires de l'ordre de 900 millions de francs, qui seront entièrement affectés au budget général de la Confédération.

4.1.1.2 Coûts

Les coûts d'exécution encourus par la Confédération et les cantons dans le cadre de la redevance sur les véhicules électriques ainsi que les indemnités d'exécution seront financés par les revenus bruts. Les indemnités d'exécution servent à contre-financer les coûts d'exécution. Les coûts d'exécution comprennent notamment les frais généraux pour le personnel et les *Shared Services* (services communs) (RH, immobilier, etc.), les coûts d'investissement et d'exploitation, ainsi que l'indemnisation des cantons pour l'exécution et les contrôles.

L'estimation des coûts est basée sur un modèle qu'une société de conseil externe a déjà été utilisé à plusieurs reprises par pour effectuer des estimations comparables. Le modèle de coûts a été adapté aux tâches et établi sur la base de prix réels du marché issus de plusieurs procédures de passation de marchés internationaux. Afin d'en vérifier la plausibilité, il a été fait appel, en complément, à des valeurs empiriques de l'OFDF obtenues lors de la mise en œuvre de projets informatiques dans le cadre du programme DaziT. Les coûts d'investissements initiaux et les coûts d'exploitation courants ont été calculés séparément. Il en résulte les coûts liés à la mise en place du système, les coûts d'exploitation annuels moyens ainsi que le coût total sur une durée d'exploitation définie (*Total Cost of Ownership*). Pour l'estimation des coûts, on a considéré une durée d'exploitation de 10 ans (de 2030 à 2039).

L'année 2030 a été retenue comme moment de référence pour l'estimation des coûts. L'horizon temporel étant lointain, il convient notamment de souligner que les coûts indiqués se basent sur des prix actuels, que le renchérissement ainsi que les coûts du capital et du financement n'ont pas été pris en compte et que la précision de l'estimation devrait se situer entre +/- 30 %. De plus, tous les postes de coûts s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée.

Selon l'estimation, les coûts d'investissement générés par l'implémentation s'élèvent au total à 41 millions de francs et les coûts d'exploitation pour les dix premières années (2030 à 2039) à 857 millions de francs, l'indemnisation des cantons étant prise en compte dans les coûts d'exploitation.

Figure 26: Aperçu des coûts

Chiffres en millions de francs	Avant 2030	2030 à 2039	Total
Implémentation	41	---	41
Coûts Confédération (personnel/matériel)	41	---	41
Exploitation	---	857	857
- Coûts Confédération (personnel/matériel)	---	202	202
- Indemnisation Confédération aux cantons	---	655	655
Total coûts	41	857	898
Revenus bruts redevance (sans Éq. TVA)	---	17'900	17'900
Part des coûts d'exécution en % des revenus bruts			5,0%

En raison de différences d'arrondi, les valeurs additionnées peuvent différer légèrement du total.

Coûts d'investissement pour l'implémentation

- **Coûts d'investissement généraux** : ils incluent les coûts généraux du projet, par ex. l'équipe de projet, la campagne d'information, y compris la création d'un site Internet, ainsi que les charges de personnel supplémentaires pendant la phase de lancement du système de perception.
- **Perception / système d'information** : ce poste comprend la mise en place du système d'information, l'adaptation du portail des redevances routières et du système RPLP, les coûts de connexion, de test et d'intégration de toutes les interfaces, notamment avec les cantons, le SIAC ou les prestataires, ainsi que l'agrément des prestataires.
- **Dispositifs de contrôle** : les coûts occasionnés concernent l'acquisition de moyens auxiliaires de contrôle tels que des appareils portatifs / tablettes et leur intégration dans le système global, y compris les tests nécessaires.
- **Indemnisation des cantons** : les cantons sont indemnisés pour leurs coûts d'exécution sous la forme d'un forfait par véhicule électrique taxé. Ce montant comprend également l'indemnisation des frais d'investissement. Les détails à ce sujet figurent sous les coûts d'exploitation.

Coûts d'exploitation

- **Coûts d'exploitation généraux** : Les coûts d'exploitation généraux comprennent les coûts fixes liés à l'organisation de l'exploitation, les frais courants de transmission des informations, les coûts liés à l'autorisation de nouveaux prestataires, ainsi que les commissions prélevées sur les moyens de paiement utilisés pour payer la redevance sur les véhicules étrangers.
- **Perception / infrastructure informatique et services** : ce poste comprend les coûts d'exploitation, de maintenance et de développement du système d'information, et une contribution aux coûts d'exploitation, de maintenance et d'adaptation du portail des redevances routières ainsi qu'à ceux du système RPLP et du SIAC.
- **Contrôle** : coûts d'exploitation et d'entretien des moyens auxiliaires de contrôle

- **Indemnisation des prestataires** : s'agissant des véhicules utilitaires lourds destinés au transport de marchandises, l'indemnisation pour la détermination du kilométrage soumis à la redevance est déjà régie par la RPLP et il n'y sera pas ajouté de supplément. Dans le cas des véhicules lourds étrangers affectés au transport de marchandises, une commission sur le montant des redevances dues est versée en sus aux prestataires agréés en compensation du risque de recouvrement, comme c'est le cas pour la RPLP.
- À cela s'ajoutent les charges liées aux véhicules transportant des personnes, dont on détermine le kilométrage afin de percevoir la redevance sur les véhicules électriques via le système RPLP et qui recourent pour cela à un dispositif de saisie du prestataire mandaté selon l'art. 11a, al. 1 LRPL ; ces charges font partie de l'estimation des coûts, tout comme la commission de recouvrement susmentionnée appliquée pour les véhicules lourds étrangers affectés au transport de marchandises.
- La Confédération ne verse aucune indemnisation aux prestataires agréés pour la détermination des prestations kilométriques soumises à la redevance, étant donné que d'autres solutions gratuites s'offrent dans tous les cas (déclaration individuelle pour les voitures de tourisme et de livraison suisses, redevance forfaitaire pour les voitures de tourisme et de livraison étrangères et service national de péage manuel de la RPLP [« *National Electronic Toll Service* », NETS] pour les véhicules lourds étrangers affectés au transport de personnes).
- **Charges de personnel** : voir à ce sujet le chiffre 4.1.2.
- **Coûts des postes et locaux de travail** : il s'agit des coûts d'infrastructure liés aux postes qui doivent être créés.
- **Indemnisation des cantons** : Les services cantonaux des automobiles sont indemnisés avant tout pour la saisie du kilométrage lors de la mise en et hors circulation, pour la taxation et l'encaissement ainsi que pour les contrôles aléatoires visant à vérifier le kilométrage déclaré. Les frais de personnel et d'exploitation, l'amortissement des investissements nécessaires dans l'informatique ainsi que les coûts liés au processus de comptabilisation (contrôle de plausibilité des données, lacunes dans les données, traitement des factures, gestion des débiteurs, arriérés de paiement, rappels, décomptes soumis à la Confédération, frais de port et matériel) sont indemnisés sous la forme d'un forfait par véhicule électrique taxé. Étant donné que certains coûts fixes (par ex. les investissements dans l'informatique) sont générés indépendamment du nombre de véhicules traités et que les coûts qu'implique cette nouvelle redevance sont plus importants pour les cantons disposant d'un parc automobile restreint, la taxation des 25 000 premiers véhicules électriques par canton sera davantage indemnisée que celle des véhicules suivants. En raison de coûts moindres, un troisième principe d'indemnisation, plus favorable, est prévu pour les véhicules taxés au forfait, c'est-à-dire les motocycles et les cyclomoteurs électriques. Lorsque les cantons contrôlent des véhicules électriques étrangers à l'intérieur du pays, au sens de l'art. 24, al. 1, let. c, LTVEI, c'est à eux que revient, le cas échéant, le produit de l'amende (art. 34, al. 2, LTVEI). Il n'est pas prévu d'indemniser les cantons davantage pour leurs activités de contrôle.

Coûts et indemnité d'exécution

Les coûts encourus par la Confédération et les cantons en lien avec l'exécution de la LTVEI seront indemnisés par prélèvement sur les recettes provenant de la redevance sur les véhicules électriques. Cette indemnisation prendra vraisemblablement la forme de forfaits, tant pour la Confédération que pour les cantons. Il est prévu que les taux d'indemnisation restent stables sur plusieurs années. Les forfaits couvriront en moyenne les coûts d'exploitation annuels et les coûts d'investissement à long terme. Un excédent ou déficit transitoire léger sera accepté. Les coûts d'exécution de la Confédération et des cantons ainsi que les indemnités d'exécution en vue du contre-financement seront déterminés dans le cadre de la phase d'implémentation. Les indemnités d'exécution seront réexaminées et fixées définitivement par le Conseil fédéral au début de la perception, à partir de 2030. Par la suite, elles feront l'objet d'un contrôle périodique.

Effets sur la Confédération en tant que sujet fiscal

Outre les conséquences déjà mentionnées pour la Confédération en tant qu'autorité d'exécution, elle doit s'attendre à d'autres conséquences sur ses finances et son personnel, car elle entretient un

grand parc automobile et exploite des équipements de recharge. Le projet soumis à consultation fait aussi de la Confédération un sujet fiscal (redevable de redevances et d'impôts), ce qui implique des dépenses. Selon la variante choisie, les attributions et les processus au sein de l'administration fédérale seront différents, de même que les dépenses correspondantes.

L'élaboration d'une solution de mise en œuvre pour la Confédération en tant que sujet fiscal demande de larges clarifications et une coopération de la part de nombreux services. Pour des raisons de proportionnalité, cette solution ne sera élaborée qu'après la décision sur la variante à privilégier. Les conséquences sur le personnel et les finances devront également être exposées. Sur la base de ces coûts, un examen permettra de déterminer si la Confédération doit recourir à une réglementation spéciale prévue dans le projet de loi, par exemple à une procédure simplifiée, car il s'agit d'un très grand nombre de véhicules et d'équipements de recharge – en même temps que d'un risque fiscal faible. Les conséquences pour la Confédération en tant que sujet fiscal pourront être présentées dans le message.

4.1.2 Personnel

L'exécution de la LTVEI nécessite, outre les activités administratives et opérationnelles centrales, des activités de contrôle étendues à la frontière et dans l'espace frontalier ainsi qu'à l'intérieur du pays.

Selon une première estimation, il faut compter 40 nouveaux postes à plein temps au niveau fédéral. Les structures existantes peuvent assumer certaines tâches, mais dans l'ensemble, la nouvelle redevance entraîne un surcroît de travail qui devra être couvert par de nouveaux postes. Il faudra notamment créer au sein de l'OFDF une nouvelle unité administrative qui sera responsable de l'exécution correcte de la redevance et qui sera chargée d'assurer le fonctionnement du système d'information et de ses différentes interfaces avec les prestataires, le SIAC et les cantons, de garantir la transmission correcte des données, de procéder aux taxations d'office et de traiter les procédures de recours. La redevance entraînera en outre un surcroît de travail concernant la RPLP et l'exploitation du portail des redevances routières, qui devra être couvert par des pourcentages de postes supplémentaires. Enfin, des postes devront également être créés pour les activités de contrôle aux frontières afin de garantir le paiement correct de la redevance par les détenteurs de véhicules électriques étrangers. En dépit des campagnes d'information, de nombreux voyageurs auront en outre des questions sur le paiement des redevances lors de leur entrée en Suisse, de sorte que les forces opérationnelles auront, en plus de leur fonction de contrôle, une mission d'information considérable, surtout pendant la période d'entrée en vigueur de la redevance. Parmi les coûts d'exécution susmentionnés qu'encourt la Confédération, il y a ceux relatifs aux locaux pour les emplois supplémentaires à plein temps. Les moyens nécessaires à cet effet seront transférés en temps utile dans le budget de l'OFIT, avec des incidences financières.

4.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Les cantons, les communes, les agglomérations et les régions de montagne reçoivent directement ou indirectement diverses contributions provenant des recettes affectées du FSCR ou du FORTA. L'introduction de la nouvelle redevance garantit le financement de toutes les tâches et dépenses du FSCR et du FORTA. Ainsi, les cantons, les communes, les agglomérations et les régions de montagne profitent à parts égales de l'introduction d'une redevance sur les véhicules électriques.

Dès l'introduction de la nouvelle redevance, les services cantonaux des automobiles se voient confier de nouvelles tâches (enregistrement du kilométrage lors de la mise en circulation et de la mise hors circulation, taxation et encaissement, etc.). Les cantons étant indemnisés pour ces tâches, celles-ci n'engendrent pas de charges financières supplémentaires.

4.3 Conséquences économiques

La redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques remplace les impôts actuels sur les huiles minérales que paient les détenteurs de véhicules propulsés par un moteur à combustion. Elle est conçue pour que la charge financière soit équivalente, pour des véhicules comparables, entre véhicules électriques et véhicules à combustion. En comparaison historique avec la période qui a précédé

la propagation de l'électrification, la nouvelle redevance ne représente donc pas une charge accrue. Elle rétablit l'imposition d'origine, mais pour toutes les technologies de propulsion.

Cependant, si l'on considère isolément le moment où la redevance sera introduite, en 2030, les pans de la population et de l'économie qui roulaient jusqu'alors avec des véhicules électriques sans devoir acquitter d'impôts sur les huiles minérales verront leur charge fiscale s'accroître quelque peu. Cette phase avait toutefois un caractère transitoire et ne faisait pas écho à l'égalité de traitement entre toutes les technologies de propulsion qui est visée à long terme.

En même temps, la nouvelle redevance assure le financement futur des infrastructures de transport. Le bon fonctionnement et la fiabilité des infrastructures de transport étant une condition essentielle au succès de la place économique suisse, le projet doit être considéré positivement du point de vue de l'évolution économique.

4.4 Conséquences sociales

Le projet s'inspire de la situation actuelle et est conçu de manière à ce que les détenteurs de véhicules électriques s'acquittent en principe d'un montant de redevance équivalent aux impôts sur les huiles minérales. Cette conception de la nouvelle redevance garantit que les répercussions sur la société seront minimales.

La nouvelle redevance permettra d'assurer l'égalité de traitement entre les véhicules électriques et les véhicules conventionnels. Pour les personnes qui possédaient déjà une voiture électrique, l'introduction de la redevance entraînera des coûts dont elles n'avaient pas à s'acquitter auparavant. Les personnes qui passeront d'un véhicule fonctionnant aux énergies fossiles à une voiture électrique comparable après l'introduction de la redevance ne verront pas de différence et paieront à peu près le même montant pour cette redevance que pour l'impôt sur les huiles minérales auparavant.

La nouvelle redevance forfaitaire sur les vélos électriques rapides concernera certes un nombre relativement important d'utilisateurs, mais son montant étant très faible, elle n'aura pas d'impact significatif sur la société.

4.5 Conséquences environnementales

Le projet aurait un impact négatif sur l'environnement (émissions de gaz à effet de serre et de polluants) si l'introduction de la redevance sur les véhicules électriques entraînait un ralentissement significatif du développement de la mobilité électrique. Cela ne devrait toutefois pas être le cas selon les perspectives actuelles.

Aujourd'hui encore, les véhicules électriques reviennent plus cher à l'achat que ceux fonctionnant avec un moteur à combustion. Les coûts de la batterie en sont la raison principale. Ceux-ci ont toutefois nettement diminué dans les dix dernières années et diminueront probablement encore. D'autres développements pourraient encore accélérer le processus conduisant à la parité des coûts. D'une part, les coûts de fabrication des moteurs à combustion vont probablement encore augmenter avec l'introduction de la norme Euro 7, prévue en 2025. D'autre part, l'offre croissante de modèles à prix avantageux en provenance de constructeurs chinois exerce actuellement une pression considérable sur le marché. En réaction, des constructeurs européens et américains comme Citroën et Tesla ont déjà baissé leurs prix et lancé ou annoncé de nouveaux modèles plus avantageux.

On peut donc partir du principe que l'égalité des coûts (à l'achat) sera vraisemblablement atteinte avant 2030.

Le *Total Cost of Ownership* (TCO)⁶⁸ est toutefois déterminant lors de la décision d'achat. Selon l'OFEN⁶⁹, le coût du cycle de vie global des véhicules électriques est déjà inférieur à celui des véhicules à moteur à combustion. Même si l'égalité des prix entre véhicules équipés d'un moteur à combustion et véhicules

⁶⁸ Inclut toutes les dépenses sur toute la durée d'utilisation du véhicule, c'est-à-dire de l'achat à la vente ou à la mise à la casse.

⁶⁹ BFE, Coûts totaux des voitures de tourisme (TCO), rapport final, 23 mars 2023 (en allemand)

électriques ne sera peut-être pas atteinte d'ici 2025, il faut s'attendre à l'avenir à une baisse des coûts d'acquisition des véhicules électriques (économies d'échelle). En outre, les valeurs cibles plus strictes de l'UE ainsi que la disparition progressive des moteurs à combustion en Europe à partir de 2035 généreront une offre majoritairement composée de véhicules électriques. Au vu de ces tendances et du TCO déjà inférieur aujourd'hui des véhicules électriques, on peut partir du principe que l'introduction d'une redevance sur les véhicules électriques en 2030 n'influencera pas essentiellement la décision d'achat pour ou contre les véhicules électriques.

À long terme, quand la plus grande partie du parc automobile sera composée de véhicules électriques, l'introduction d'une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques devrait avoir des effets positifs sur l'environnement : en effet, la nouvelle redevance augmente les coûts variables des trajets effectués avec des véhicules électriques et entraîne de ce fait une légère réduction des kilomètres parcourus. Les effets négatifs des véhicules électriques sur l'environnement (par ex. particules fines dues à l'abrasion des pneus, coûts externes de production d'électricité, bruit, etc.) diminuent aussi en conséquence.

Un léger impact négatif sur l'environnement pourrait être observé dans les régions frontalières si les propriétaires de véhicules immatriculés à l'étranger (notamment les frontaliers) décidaient de se rendre en Suisse avec un véhicule fonctionnant à l'énergie fossile afin d'échapper à la redevance sur les véhicules électriques. Comme on peut supposer que les frontaliers parcourent également de longues distances dans leurs pays respectifs, le fait qu'ils optent ou non pour un véhicule électrique dépendra aussi de l'évolution des conditions-cadres dans leur pays d'origine respectif ainsi que de leur situation individuelle.

4.6 Autres conséquences

Conséquences sur le trafic

L'introduction de la nouvelle redevance augmente les coûts variables des véhicules électriques et entraîne donc une légère réduction des kilomètres parcourus par ces derniers. La plus forte hausse relative des coûts variables concerne les voitures de tourisme et s'élève à environ 21 %. S'agissant des véhicules utilitaires, l'augmentation relative des coûts est plus faible, car les coûts variables sont globalement nettement plus élevés en raison des coûts de conducteur (environ 3,5 % pour les VULé et 10 % pour les VULo). La réduction du kilométrage total sur route (BEV, PHEV et moteurs à combustion) résultant de l'augmentation des coûts variables en 2030 est très faible et approximativement estimée entre 0,7 et 1,0 % pour le transport des personnes, et à 0,1 % pour le transport des marchandises. En raison de la part croissante de véhicules électriques dans le parc automobile, les kilomètres parcourus vont diminuer de façon continue après 2030 (en comparaison d'une situation sans redevance).

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité

Le projet trouve son fondement dans l'art. 131, al. 2, let. b, Cst. Cette disposition autorise la Confédération à percevoir une redevance sur les véhicules utilisant d'autres moyens de propulsion que les carburants au sens de l'art. 131, al. 1, let. e, Cst.

Selon le principe de droit fiscal de la légalité, les impôts et redevances doivent être consignés dans une loi formelle qui contienne en outre les dispositions principales concernant le sujet fiscal, l'objet fiscal et le mode de calcul matériel (et éventuellement temporel), y compris le taux de l'impôt ou de la redevance. De plus, dans la mesure où la nature de l'impôt le permet, les principes de l'universalité, de l'égalité de traitement et de capacité économique doivent, en particulier, être respectés. Ces principes d'imposition, inscrits à l'art. 127, al. 1 et 2 Cst., sont respectés en l'espèce.

5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

L'accord sur les transports terrestres⁷⁰ joue un rôle déterminant pour répondre à la question de la compatibilité d'une nouvelle redevance dans le domaine de la circulation routière avec les obligations internationales de la Suisse. Il vise à libéraliser l'accès au marché pour assurer un écoulement efficace du trafic et à coordonner la politique des transports entre les parties contractantes. Dans le domaine de la circulation routière, l'accord sur les transports terrestres ne s'applique qu'aux véhicules destinés au transport de marchandises et à ceux permettant de transporter plus de neuf personnes (art. 3, al. 1, 4^e tiret, de l'accord). Les dispositions de l'accord sur les transports terrestres sont fondées sur les principes de réciprocité et du libre choix du mode de transport. Les parties contractantes s'engagent, en vertu de l'article 1^{er} de l'accord, à ne pas prendre de mesures discriminatoires. L'art. 38 fixe les principes du système de redevance des transports routiers. Selon l'art. 38, al. 2, la tarification des transports routiers se compose des impôts sur les véhicules, des taxes sur les carburants et des redevances pour l'utilisation du réseau routier.

En ce qui concerne les systèmes de redevances des transports routiers, l'art. 38, al. 5, de l'accord dispose que ceux-ci ne s'appliquent qu'aux véhicules ayant un poids total égal ou supérieur à 12 tonnes et que chaque partie contractante, indépendamment de l'accord, peut percevoir pour l'utilisation des routes, sur son territoire, des redevances applicables aux véhicules dont le poids total est inférieur à 12 tonnes. En vertu de ces dispositions, la Suisse est donc libre d'introduire pour une majorité de véhicules (c'est-à-dire pour ceux d'un poids total inférieur à douze tonnes) une redevance liée à la prestation kilométrique ou un péage pour l'utilisation des routes. Il n'y a aucune restriction en la matière. Pour ces genres de véhicules, les parties contractantes sont indépendantes et peuvent décider librement des règles d'imposition sur leur territoire. Une redevance liée à la prestation kilométrique appliquée aux véhicules de moins de douze tonnes n'est pas contraire aux principes de réciprocité, de libre choix des modes de transport, de non-discrimination, de proportionnalité et de transparence inscrits dans l'accord sur les transports terrestres.

Quant aux véhicules de plus de douze tonnes, il n'est pas non plus contraire aux principes ancrés dans l'accord sur les transports terrestres de les soumettre à une redevance liée à la prestation kilométrique. Ainsi, l'instauration d'une redevance liée à la prestation kilométrique ne restreint pas le choix du mode de transport et ne lèse ni les citoyens européens, ni les entreprises de transport de l'UE par rapport aux propriétaires de véhicules ou usagers de la route domiciliés en Suisse ; le lieu d'immatriculation du véhicule, de même que le lieu d'origine ou de destination du transport, ne jouent aucun rôle dans ce contexte. Le modèle tarifaire prévu pour différencier les genres de véhicules, le poids et la puissance du moteur permet en outre de garantir la proportionnalité de la redevance. La transparence de la redevance est une condition *sine qua non*, ne serait-ce que pour recevoir l'approbation de la population suisse dans la perspective de la votation populaire requise pour la modification de la Constitution.

De même, le plafond de 325 francs (moyenne pondérée) fixé dans l'accord, à son art. 40, al. 4, pour un trajet de transit traversant la Suisse est compatible avec la nouvelle redevance, étant donné que cette disposition s'applique uniquement à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le calcul dudit plafond ne prend pas en compte les impôts sur les huiles minérales ni une éventuelle nouvelle redevance.

Ainsi, la redevance sur les véhicules électriques est compatible avec l'accord sur les transports terrestres. Pour le reste, aucune autre obligation internationale de la Suisse ne vient s'opposer à la redevance.

5.3 Forme de l'acte à édicter

Selon l'art. 140, al. 1, let. a, Cst., les révisions de la Constitution fédérale font l'objet d'un référendum obligatoire et sont soumises au vote du peuple et des cantons. Les modifications des art. 86 et 131, Cst. sont par conséquent édictées sous la forme d'un arrêté fédéral sujet au référendum (art. 163, al. 2, Cst.).

Les dispositions importantes qui fixent des règles de droit doivent être édictées sous la forme d'une loi au sens formel (art. 164, al. 1 Cst.). Sont réputées fixant des règles de droit les dispositions générales et

⁷⁰ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres, RS 0.740.72)

abstraites d'application directe qui créent des obligations, confèrent des droits ou attribuent des compétences (art. 22, al. 4 LParl). Selon le présent projet, la Confédération prélève auprès des détenteurs de véhicules électriques une redevance liée à la prestation kilométrique de ces véhicules. Il s'agit d'une intervention générale et abstraite dans les droits des personnes. Les présentes dispositions doivent donc être édictées par l'Assemblée fédérale sous la forme d'une loi fédérale (art. 164, al. 1, let. c et d, Cst., en lien avec l'art. 22, al. 1 LParl).

5.4 Qualification fiscale

La redevance sur les véhicules électriques est une redevance publique perçue par la Confédération sur la base d'une compétence octroyée par la Constitution fédérale (art. 131, al. 2, let. b). Les contributions publiques se divisent en principe en impôts et en contributions causales. Ces dernières sont la contrepartie d'une prestation spéciale ou d'un avantage particulier accordé par l'État. Les contributions causales présupposent donc une prestation individualisable de l'État. Dans le cas présent, en l'absence de contrepartie de l'État, la redevance ne sera pas qualifiée de contribution causale, mais d'impôt. La qualification de la redevance sur les véhicules électriques dans la Constitution fédérale souligne déjà son caractère fiscal. Cette systématisation résulte de l'article 131 Cst., intitulé « Impôts à la consommation spéciaux ».

Les impôts sont généralement répartis en impôts généraux et en impôts spéciaux, lesquels se divisent à leur tour en impôts d'affectation, d'incitation et d'attribution des coûts. La redevance sur les véhicules électriques ne peut pas être considérée comme un impôt d'incitation puisqu'elle est conçue comme un instrument de financement et non comme un instrument incitatif. La gestion du trafic dans la direction souhaitée doit se faire par l'intermédiaire d'autres instruments, tels que des valeurs cibles de CO₂ pour les véhicules automobiles via la loi sur le CO₂ ou par le biais de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le concept de la redevance sur les véhicules électriques ne prévoit pas non plus de tarifs différenciés en fonction du lieu et de l'heure pour réguler la demande de déplacements ou gérer des capacités de transport parfois limitées (par ex. pour réduire les pics d'affluence en cas de surcharge de trafic).

Les impôts d'attribution des coûts permettent d'imputer certaines dépenses de la collectivité publique non pas à la collectivité, mais à un cercle plus restreint, dans la mesure où les dépenses concernées incombent davantage à ce cercle de personnes assujetties. Ceci se justifie par le fait que ce groupe de personnes profite d'une manière générale (abstraite) davantage des prestations, ou qu'il peut être considéré de manière abstraite comme le principal responsable de ces dépenses (ATF 124 I 289, consid. 3b). Les impôts d'affectation se caractérisent par le fait que leur produit doit être affecté à des tâches prévues par la Constitution ou la loi.

Étant donné que, d'une part, les véhicules électriques, au même titre que les véhicules fonctionnant aux carburants fossiles, sont considérés comme les principaux responsables des coûts encourus par les collectivités publiques pour la construction, l'exploitation et l'entretien des voies publiques et que, d'autre part, les recettes de la redevance doivent être affectées aux tâches et dépenses liées à la circulation routière conformément à l'art. 86 Cst., la redevance présente à la fois les caractéristiques d'un impôt d'attribution des coûts et celles d'un impôt d'affectation. Comme mentionné précédemment, la redevance sur les véhicules électriques ne vient pas rémunérer des prestations fournies par la Confédération. La redevance n'est pas non plus liée à la fourniture de marchandises. Par conséquent, elle n'est pas soumise à la TVA.

5.5 Assujettissement au frein aux dépenses

Le présent projet ne prévoit ni de nouvelles dispositions relatives à des subventions (entraînant des dépenses supérieures à l'une des valeurs seuil), ni de nouveaux crédits d'engagement ou plafonds de dépenses (liés à des dépenses supérieures à l'une des valeurs seuil).

5.6 Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale

Les principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale sont respectés. La répartition des tâches garantit une réglementation uniforme. Le projet n'entraîne aucun changement fondamental dans la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons.

5.7 Conformité à la loi sur les subventions

Le projet ne contient pas de nouvelles dispositions relatives à des subventions.

5.8 Délégation de compétences législatives

Selon l'art. 164, al. 1 de la Constitution, les règles qui définissent d'une part les contribuables, l'objet des impôts et le calcul du montant des impôts (let. d), et d'autre part les obligations des cantons lors de la mise en œuvre et de l'exécution du droit fédéral (let. f), doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale. Le présent acte tient compte de ces aspects.

Le projet de loi contient des normes de délégation pour l'édition d'ordonnances, dans la mesure où le Conseil fédéral, en tant qu'instance compétente, pourra édicter des ordonnances dans le cadre fixé par la loi. Il en contient aussi pour l'OFDF en tant qu'autorité d'exécution compétente, notamment pour ce qui est de fixer des critères techniques et opérationnels. Ces délégations sont nécessaires, car elles concernent des réglementations dont le degré de concrétisation dépasserait le cadre de la loi. Les lignes directrices émanant des articles de loi déterminent le pouvoir de réglementer ainsi délégué avec suffisamment de précision.

Dans le cas présent, des compétences législatives sont déléguées à l'art. 3, al. 2 et 3, à l'art. 5, al. 2, à l'art. 6, à l'art. 8, al. 3 et 4, à l'art. 10, al. 2, à l'art. 11, à l'art. 13, al. 2 et 3, ainsi qu'aux art. 16, 18 et 36 LIVEI. Les commentaires relatifs aux dispositions concernées en expliquent les raisons.

5.9 Protection des données

5.9.1 Données personnelles⁷¹

L'exécution du présent acte requiert le traitement de données personnelles par l'OFDF. Une base légale est prévue à cet effet dans la LE-OFDF.

En dehors des informations sur la personne assujettie à la redevance et sur le véhicule, l'OFDF dispose uniquement des données de kilométrage afin de pouvoir calculer la redevance. Les données relatives au kilométrage des véhicules de la catégorie de redevance définie à l'art. 8, al. 2, let. a et b, LTVEI (voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers), qui sont transmises à l'OFDF par les prestataires agréés ou par les détenteurs eux-mêmes, sont des indications purement kilométriques. L'OFDF ne reçoit pas de géodonnées, ce qui exclut toute conclusion sur le profil des trajets et toute géolocalisation.

Les véhicules de la catégorie de redevance définie à l'art. 8, al. 2, let. c et d (véhicules utilitaires lourds affectés au transport de marchandises et de personnes) sont taxés selon le kilométrage déterminé par le système de perception de la RPLP (une taxation selon la LTVEI pouvant toutefois être demandée pour les véhicules utilitaires lourds affectés au transport de personnes, cf. ch. 2.1.6.5). S'agissant de la RPLP, les prestataires transmettent quotidiennement à l'OFDF les données de kilométrage sous la forme de points d'acheminement GNSS. Le calcul des kilomètres parcourus, nécessaire à la taxation, implique de relier les points d'acheminement enregistrés. Cette connexion représente un profil d'itinéraire. Cependant, ce traitement des données a pour unique finalité de percevoir correctement la redevance. Aucune

⁷¹ Les détenteurs de véhicules électriques au sens du présent projet de loi peuvent également être des personnes morales. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation sur la protection des données le 1er septembre 2023, les données relatives aux personnes morales n'entrent plus dans le champ d'application de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données. Des dispositions analogues concernant le traitement des données des personnes morales par les organes fédéraux figurent désormais aux art. 57r ss de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). Les commentaires sur la protection des données figurant au chiffre 5.9 du rapport explicatif s'appliquent donc *mutatis mutandis* également aux données des personnes morales traitées par l'OFDF dans le cadre de la perception de la redevance sur les véhicules électriques.

évaluation ni prévision du comportement d'usager de la route (habitudes de déplacement) des conducteurs n'est effectuée.

S'agissant de la taxation forfaitaire, seules les données relatives à la personne assujettie et au véhicule saisies dans le SIAC sont prises en compte. Aucune information n'est collectée sur les kilomètres parcourus. S'il s'agit de véhicules étrangers, il est nécessaire de saisir la plaque d'immatriculation officielle et le pays d'immatriculation du véhicule, la durée de validité souhaitée du forfait ainsi que le moyen de paiement, mais aucune information n'est requise sur la personne assujettie.

Une base légale dans une loi au sens formel selon l'art. 34, al. 2, LPD n'est donc requise pour traiter des données personnelles sensibles que dans deux cas : pour poursuivre et juger des infractions, ainsi que pour demander et prendre des mesures administratives. La base légale régissant le traitement des données à des fins de poursuites pénales se trouve à l'art. 126 LE-OFDF. L'art. 125 LE-OFDF constitue la base légale du traitement des données en vue de l'exécution de mesures administratives. Conformément à l'art. 119, let. f, LE-OFDF, la catégorie de données « Mesures administratives », réglementée à l'art. 125 LE-OFDF, comprend les données relatives à l'exécution des mesures administratives visées à l'art. 73 LE-OFDF. En conséquence, s'agissant des infractions aux actes législatifs dont l'exécution incombe à l'OFDF, ce n'est que si elles sont graves ou répétées qu'il peut prendre des mesures administratives (art. 73, al. 1, let. c). Afin que les mesures administratives mentionnées à l'art. 21, LTVEI soient bien implicites, l'art. 73 LE-OFDF est modifié et complété comme indiqué dans l'annexe I de la LTVEI. Tout autre traitement de données personnelles non sensibles s'avérant nécessaire dans le cadre de la redevance doit être réglementé par le Conseil fédéral par voie d'ordonnance.

5.9.2 Statut des prestataires

En vertu de l'art. 5, let. i, LPD, sont réputés organes fédéraux les personnes chargées de tâches publiques de la Confédération. Dans la mesure où ces personnes contribuent à l'accomplissement de ces tâches, elles sont soumises aux dispositions concernant le traitement de données personnelles par des organes fédéraux (art. 33 à 42 LPD).

Le Conseil fédéral peut autoriser des prestataires à établir le kilométrage soumis à la redevance (prestataires, art. 16, al. 1, LTVEI). Des exigences détaillées sont posées aux prestataires pour garantir l'exactitude et la disponibilité des données nécessaires à la perception de la redevance. Elles sont vérifiées de manière approfondie dans le cadre d'une procédure d'agrément, puis régulièrement par la suite. L'État conserve donc son mandat légal consistant à garantir l'enregistrement correct des données nécessaires à la perception de la redevance, même si l'OFDF ne l'exécute plus intégralement lui-même (par exemple en remettant lui-même les appareils de saisie).

Les prestataires de services pour l'établissement du kilométrage soumis à la redevance ont dès lors, en droit de la protection des données, la qualité d'organes fédéraux pour l'accomplissement de leurs tâches. Les principes relatifs au traitement des données s'appuient sur les dispositions des art. 33 ss LPD. Ils seront pris en compte dans le cadre de la procédure d'agrément.

5.9.3 Communication des données

L'enregistrement, par les prestataires, des données nécessaires à la perception de la redevance implique de les communiquer à l'étranger. Cette communication doit respecter les exigences visées à l'art. 16 LPD. Étant donné que le service est fourni par un cercle de prestataires domiciliés dans des États de l'Espace économique européen ou en Suisse (pour la perception via la solution RPLP, voir l'art. 58, let. a, ORPL ; pour la perception conformément à la LTVEI, une disposition sera fixée au niveau de l'ordonnance), l'intérêt se porte sur leurs éventuels processus de traitement des données hors de ces États. Les prescriptions de l'art. 16 LPD sont prises en compte lors de la procédure d'agrément.

À l'inverse, la transmission à l'OFDF des données nécessaires à la perception de la redevance constitue, pour les prestataires étrangers, une communication de données à l'étranger. En l'espèce, ceux-ci sont soumis aux prescriptions en vigueur dans le pays concerné en matière de communication de données à l'étranger.

Des données sont communiquées aux collaborateurs compétents des autorités cantonales selon la procédure d'accès en ligne au système d'information de l'OFDF, à des fins de perception de la redevance, de contrôle, de mesures administratives ainsi que de poursuite et de jugement d'infractions. L'article 141a de la LE-OFDF constitue la base légale nécessaire créée à cet effet.

5.9.4 Système de contrôle

Seuls les passages des véhicules dont le kilométrage est déterminé par le système RPLP (c'est-à-dire les véhicules des catégories de redevance visées à l'art. 8, al. 2, let. c et d) sont enregistrés sur les routes. Cet enregistrement a lieu aussi bien lors du franchissement des frontières qu'avec des installations stationnaires et mobiles en Suisse. Le traitement des données est régi par la législation sur la RPLP.

Les contrôles relatifs au paiement de la redevance forfaitaire applicable aux véhicules étrangers des catégories de redevance visées à l'art. 8, al. 2, let. a, b et d, reposent sur la confirmation de paiement établie par voie électronique ou sur le relevé électronique des plaques d'immatriculation enregistrées au moyen d'un appareil mobile, stationnaire ou semi-stationnaire. Les données de contrôle sont immédiatement détruites lorsqu'il est constaté que la redevance a été acquittée pour le véhicule contrôlé.

La transmission de données est autorisée dans la mesure nécessaire à l'exécution des contrôles ou à la poursuite et au jugement des infractions. Est également autorisée la transmission de données dans le cadre de l'assistance administrative entre les autorités chargées de l'exécution de la présente loi.

5.9.5 Relations avec le règlement général de l'UE sur la protection des données

Au sein de l'UE, le règlement (UE) 2016/679⁷² du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général de l'UE sur la protection des données ; RGPD), s'applique au traitement des données des personnes physiques indépendamment de leur nationalité ou de leur domicile. De ce fait, le traitement des données personnelles d'une personne physique domiciliée en Suisse, effectué dans un État membre de l'UE, entre dans le champ d'application du RGPD.

Cela signifie que, lorsqu'un prestataire a son siège dans un État membre de l'UE et traite des données personnelles pour la perception de la redevance liée à la prestation kilométrique, il est soumis au RGPD. En revanche, si un prestataire a son siège en Suisse et qu'il traite des données servant à fixer la redevance, le traitement des données personnelles est régi par le droit suisse relatif à la protection des données.

5.9.6 Risque d'atteinte à personnalité ou aux droits fondamentaux des personnes concernées

La perception de la redevance implique obligatoirement le traitement de données personnelles. Selon l'art. 22, al. 1, LPD, lorsque le traitement envisagé est susceptible d'entraîner un risque élevé pour la personnalité ou les droits fondamentaux des personnes concernées, le responsable du traitement doit procéder au préalable à une analyse d'impact relative à la protection des données personnelles (AIPD). L'existence d'un risque élevé, en particulier lors du recours à de nouvelles technologies, dépend de la nature, de l'étendue, des circonstances et de la finalité du traitement (art. 22, al. 2, LPD). Une première analyse de risques effectuée pendant l'élaboration de la LTVEI a montré que le traitement des données prévu ne conduit pas à un risque élevé pour les droits fondamentaux des personnes concernées, aussi aucune AIPD n'a-t-elle été effectuée. Quoi qu'il en soit, il serait disproportionné d'effectuer une AIPD au stade actuel, ne serait-ce que parce que deux variantes sont mises en consultation. Pour garantir la protection des données, il est prévu de faire examiner encore une fois de manière approfondie, avec le concours du Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT), les risques en matière de protection des données pour les droits fondamentaux des personnes concernées lorsque la décision sur la variante à mettre en œuvre aura été prise. Si une AIPD devait s'avérer nécessaire après cet examen, elle sera effectuée en parallèle à l'élaboration du message.

⁷² Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, version selon JO L 119 du 4 mai 2016, p. 1.

PARTIE B : Variante « courant de recharge »

6 Présentation du projet

6.1 Réglementation proposée

6.1.1 Description de l'impôt

L'impôt est perçu sur l'énergie électrique (kWh) utilisée pour recharger un véhicule électrique. Le relevé de la quantité d'énergie soumise à l'impôt s'effectue par le biais de l'infrastructure de recharge (équipements de recharge publics/privés). Est mesurée la quantité d'énergie fournie à l'équipement de recharge, peu importe que l'électricité provienne d'une centrale électrique ou qu'elle soit de production propre (installation solaire). De fait, toute énergie fournie à un équipement de recharge est assujettie à l'impôt. Dans le même temps, il faut s'assurer que l'impôt sur la quantité d'énergie réinjectée par le véhicule électrique lors d'une recharge bidirectionnelle soit remboursé.

Définitions essentielles

- **Impôt** : Cet impôt est lié à une consommation, raison pour laquelle il est classifié en tant que tel à l'art. 131, al. 1, Cst. Le terme « impôt » est utilisé au sens général pour l'impôt sur le courant de recharge et l'impôt forfaitaire.
- **Courant de recharge** : énergie électrique, exprimée en kilowattheures, qui est fournie à un équipement de recharge pour recharger des batteries de véhicules électriques.
- **Équipement de recharge** : tous les dispositifs et appareils destinés à la recharge de véhicules électriques immatriculés pour la circulation routière. Selon la situation, une installation peut se limiter à une seule borne de recharge (Wallbox), par ex. dans une villa individuelle, ou consister en un dispositif équipé d'un système de recharge intelligent pouvant desservir plusieurs bornes de recharge (par ex. dans un parking couvert). Le terme « équipement de recharge » est systématiquement utilisé dans le projet de loi pour indiquer clairement qu'il inclut également les chargeurs mobiles et l'ensemble des dispositifs de recharge des véhicules électriques, et pas seulement les Wallbox classiques. Dans le présent rapport, le terme « borne de recharge » est parfois utilisé comme synonyme.

6.1.2 Assujettissement à l'impôt

Sur quoi l'impôt est-il perçu et qui est assujetti à l'impôt ? (Champ d'application concret)

L'impôt est perçu sur le courant de recharge (objet fiscal) et est exprimé en centimes par kilowattheure. Il est calculé sur la base de la quantité d'énergie (kWh) fournie aux équipements de recharge afin de recharger les batteries de véhicules immatriculés. Cette approche a pour but de traiter à l'identique la recharge au courant alternatif (CA) et la recharge au courant continu (CC). Le courant provenant du réseau électrique est toujours alternatif. Toutefois, comme la batterie d'un véhicule électrique ne peut absorber que du courant continu, le courant alternatif doit d'abord être converti en courant continu. Cette transformation de l'électricité entraîne des pertes d'énergie. Dans le cas de la recharge CC, la conversion a lieu à l'extérieur du véhicule, dans la borne de recharge, tandis que dans le cas de la recharge CA, elle se fait dans le véhicule. Afin de garantir l'égalité de traitement entre la recharge CC et la recharge CA, c'est l'électricité fournie à l'équipement de recharge qui est taxée. Un impôt calculé sur la base du courant fourni par un équipement de recharge ou injecté dans un véhicule ne taxerait pas les pertes de charge, et favoriserait par conséquent la recharge CC.

Sont réputés assujettis à l'impôt les exploitants des équipements de recharge (sujets fiscaux). Il faut toutefois partir du principe que, dès lors qu'il ne s'agit pas de leur propre véhicule, les exploitants répercuteront la taxe sur les détenteurs des véhicules électriques lors de la recharge (par ex. dans le cas d'équipements de recharge publics).

Des compteurs certifiés étant nécessaires pour mesurer la quantité d'énergie prélevée, l'imposition sur le courant de recharge s'avère disproportionnée pour certains genres de véhicules. En effet,

certaines véhicules se rechargent en premier lieu sur des prises domestiques (mode 1 ou 2⁷³) et non sur des équipements de recharge (tels que les Wallbox). Dans certains cas, les batteries peuvent être retirées des véhicules et rechargées n'importe où, par ex. sur une prise quelconque dans le logement. Dans de tels cas, il n'est guère possible ni raisonnable d'imposer l'installation de compteurs certifiés sur les prises afin de mesurer et de taxer les quantités effectives d'énergie, qui sont généralement relativement faibles. Ce genre de véhicules sera par conséquent soumis à une imposition forfaitaire. Un impôt forfaitaire sera perçu pour les genres de véhicules ci-après (regroupés sous le terme générique de « petits véhicules ») :

- a) Motocycles
- b) Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur
- c) Cyclomoteurs (cyclomoteurs rapides, gyropodes électriques, cyclomoteurs lourds)

Où l'impôt sera-t-il perçu ? (Champ d'application territorial)

L'impôt s'applique sur l'ensemble du territoire suisse. Dès lors qu'un équipement dédié à la recharge de véhicules immatriculés se trouve sur le territoire suisse, l'énergie électrique fournie à cet équipement de recharge est imposable.

L'imposition forfaitaire s'applique exclusivement aux « petits véhicules » immatriculés en Suisse. Les véhicules immatriculés à l'étranger ne sont pas soumis à l'impôt forfaitaire, car s'ils doivent être rechargés pendant leur séjour en Suisse, ils sont généralement tributaires d'équipements de recharge publics sur lesquels l'impôt sur le courant de recharge est perçu. Appliquer un impôt forfaitaire aux véhicules étrangers conduirait à une double imposition, susceptible d'être considérée comme discriminatoire par l'UE.

6.1.3 Modèles tarifaires (base de calcul et montant de l'impôt)

La base du calcul de l'impôt est la quantité d'énergie en kilowattheures fournie à l'équipement de recharge pour recharger les batteries de véhicules électriques (courant de recharge).

6.1.3.1 Principes fondamentaux

Le calcul du tarif pour le courant de recharge repose sur les mêmes principes de base que pour la redevance liée à la prestation kilométrique (cf. ch. 2.1.3.1). Il s'agit en particulier de fixer le tarif de l'impôt de sorte que la charge fiscale pour le courant de recharge soit en moyenne à peu près égale aux impôts sur les huiles minérales grevant les véhicules à essence ou diesel (imposition équivalente).

6.1.3.2 Inférer le tarif pour le courant de recharge

Pour des raisons techniques, un tarif unitaire en ct./kWh s'applique à tous les genres de véhicules.

La méthode de calcul du tarif par kilowattheure comprend trois étapes :

- **Détermination du tarif de référence** : Comme pour la redevance liée à la prestation kilométrique, le tarif de référence pour un véhicule à moteur à combustion moyen est inféré d'une part des données de consommation supposées pour l'année 2030, issues du MICET, et d'autre part des taux de l'imposition sur les huiles minérales selon la Limpmin. Ce tarif de référence, qui devra à l'avenir être payé pour un véhicule électrique moyen, reflète l'impôt moyen sur les huiles minérales par kilomètre parcouru.
- **Détermination de la consommation moyenne des véhicules électriques** : la consommation moyenne d'énergie (kWh) par kilomètre est calculée sur la base des données de consommation supposées pour l'année 2030 (MICET).
- **Transposition de l'impôt sur les huiles minérales dans la consommation des véhicules électriques** : dans une dernière étape, l'impôt moyen pour les véhicules à combustion de l'étape 1 est rapporté à la consommation moyenne des véhicules électriques de l'étape 2. Il en résulte un impôt moyen par kilowattheure équivalent.

⁷³ Modes de charge selon SN EN 61851 et SN EN 62752. Voir à ce sujet l'Association des entreprises électriques suisses (AES), manuel Infrastructure de recharge pour l'électromobilité, MIRE-CH 2022, mai 2022.

L'objectif est d'en inférer un tarif unitaire équivalent par unité d'énergie (kWh), applicable à tous les genres de véhicules. Celui-ci peut se calculer de deux manières :

Approche ascendante

L'approche ascendante (bottom-up) commence par calculer des tarifs spécifiques aux genres ou aux catégories de véhicules. L'illustration ci-dessous montre le principe d'équivalence à l'exemple des voitures de tourisme. L'idée est qu'au final, un véhicule électrique (à droite) s'acquitte du même montant par kilomètre parcouru qu'un véhicule à moteur à combustion équivalent. Selon le manuel MICET, un véhicule à moteur à combustion consommera en moyenne 6,9 litres aux 100 kilomètres en 2030. Il en résulte un impôt sur les huiles minérales de 5,1 ct./km (voir aussi le ch. 2.1.3.2). Pour que la charge d'impôt sur les voitures de tourisme électriques, qui, selon les prévisions, devraient consommer en moyenne 22,7 kilowattheures en 2030, soit équivalente à celle pour les véhicules du même genre à moteur à combustion, l'impôt sur le courant de recharge des voitures de tourisme doit s'élever à 22,5 ct./kWh. Un kilométrage annuel de 10 600 km en Suisse donne dans les deux cas une redevance annuelle d'environ 540 francs.

Figure 27: Détermination du tarif pour les voitures de tourisme

	
Consommation : 6,9 l/100 km Impôt sur les huiles minérales recalculé : 5,1 ct./véh.-km Kilométrage annuel : 10 600 km	Consommation : 22,7 kWh/100 km Impôt sur le courant de recharge : 22,5 ct./kWh Kilométrage annuel : 10 600 km
= 541 francs d'impôt sur les huiles minérales par an	= 541 francs d'impôt sur le courant de recharge par an

Les tarifs sont calculés sur ce modèle pour chaque genre de véhicule.

Figure 28: Exemples de tarifs pour certains genres de véhicules

Genre de véhicule	Tarif (en ct./kWh)
Voitures de tourisme	22,5
Véhicules de livraison	17,9
Véhicules utilitaires lourds – transport de marchandises	14,0
Véhicules utilitaires lourds – transport de personnes	14,5
Tarif unitaire pondéré en fonction du kilométrage	22,1

Il est ensuite possible de calculer le tarif unitaire en pondérant les tarifs de ces différents genres de véhicules par la prestation kilométrique totale des véhicules électriques. Le mix des véhicules électriques pondéré en fonction du kilométrage est ainsi pris en compte. Il en résulte pour 2030 un **tarif unitaire de 22,1 centimes par kilowattheure**.

Approche descendante

Dans cette approche (top-down), le tarif unitaire est calculé sur l'ensemble du parc automobile, la consommation totale d'énergie par an étant divisée par le kilométrage total annuel. Ainsi, pour le parc automobile considéré, le mix de véhicules électriques doit être suffisant par rapport au mix de véhicules à moteur à combustion. Pour l'année 2030, il en résulte un **tarif unitaire de 23,4 centimes par kilowattheure**.

Conclusions

Les deux modes de calcul donnent des tarifs peu divergents (env. 6 %), et presque identiques au tarif de 22,5 ct./kWh calculé pour les voitures de tourisme. Cet écart minime s'explique principalement par le fait qu'en 2030, le kilométrage total des véhicules électriques à batterie (BEV) sera en grande partie parcouru par des voitures de tourisme.

En revanche, les différences tarifaires parfois marquées pour les autres genres de véhicules (voir aussi le ch. 8.6.2) en comparaison des voitures de tourisme n'ont guère d'incidence sur le tarif unitaire, en raison des kilométrages totaux inférieurs. Les tarifs calculés pour ces autres genres de véhicules sont encore entachés de grandes incertitudes, car le marché actuel n'en offre que peu de modèles et devrait connaître des évolutions techniques considérables, en particulier dans le domaine des véhicules utilitaires lourds (VULO).

La consommation future imputable à des genres de véhicules déterminés est certes une valeur très sensible, mais elle ne joue qu'un rôle mineur dans le calcul du tarif unitaire, en raison de sa faible part dans le kilométrage total. Le tarif unitaire s'oriente donc avant tout sur les voitures de tourisme, pour lesquelles la consommation d'énergie peut d'ores et déjà être fort bien estimée. Pour déterminer les tarifs dans la loi, la moyenne arithmétique est calculée à partir des deux méthodes, l'approche descendante et l'approche ascendante, conformément aux observations ci-dessus. Cette moyenne arithmétique est de 22,8 ct./kWh.

6.1.3.3 Impôt forfaitaire applicable aux « petits véhicules »

Comme décrit au chiffre 6.1.2, un impôt forfaitaire s'applique aux « petits véhicules ».

L'imposition forfaitaire reprend le modèle tarifaire de la variante « prestation kilométrique » (cf. Figure 15) :

Figure 29 : Forfaits annuels applicables aux motocycles

Catégorie selon le poids	Poids total (en kg)	Forfait annuel (en fr.)
1	Jusqu'à 300	50.00
2	301–400	65.00
3	401–500	80.00
4	501–600	100.00
5	601–700	120.00
6	701–800	140.00
7	801 et plus	160.00

Outre les motocycles classiques, cette catégorie de redevance inclut d'autres véhicules assimilés à des motocycles (motocycles légers, tricycles à moteur, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur).

Comme dans la variante « prestation kilométrique », les cyclomoteurs munis d'une plaque d'immatriculation⁷⁴, dont font notamment partie les vélos électriques rapides, doivent s'acquitter d'une redevance forfaitaire de 25 francs par an (cf. ch. 2.1.3.6).

Ces genres de véhicules peuvent être rechargés sur des prises domestiques et industrielles sans dispositif de mesure des quantités d'énergie prélevées. Lorsque ces véhicules seront rechargés sur des équipements de recharge compatibles avec d'autres types de véhicules, l'impôt sur le courant de recharge sera également prélevé.

⁷⁴ Font partie des cyclomoteurs les cyclomoteurs rapides (p. ex. les vélos électriques rapides), les gyropodes électriques et les cyclomoteurs lourds ainsi que les fauteuils roulants motorisés au sens de l'art. 18 OETV. Les fauteuils roulants motorisés doivent être exemptés de la redevance.

6.1.3.4 Impôt forfaitaire à titre de solution transitoire applicable à d'autres genres de véhicules

À l'heure actuelle, il faut partir du principe que les moyens techniques nécessaires pour percevoir l'impôt sur le courant de recharge ne seront vraisemblablement pas en place avant 2035 (cf. ch. 6.4). Afin de garantir d'ici là le financement dans une large mesure, un impôt forfaitaire sera introduit temporairement jusqu'à ce que les conditions requises soient réunies. Outre les véhicules énumérés au chiffre 6.1.3.3, dont l'imposition est de toute façon forfaitaire, les genres de véhicules ci-après seront soumis à cet impôt forfaitaire :

- a. Voitures de tourisme
- b. Minibus
- c. Véhicules de livraison
- d. Voitures automobiles légères

Les forfaits annuels sont obtenus à partir des tarifs calculés pour la redevance liée à la prestation kilométrique. On distingue deux catégories d'impôts :

(1) Voitures de tourisme

(2) Véhicules utilitaires légers (minibus, voitures de livraison, voitures automobiles légères).

Le montant de l'impôt forfaitaire dépend du poids total du véhicule, donnant lieu à des catégories de poids définies par tranches de 100 kilogrammes. L'annexe 3 du projet de loi présente les différents tarifs par catégorie d'impôt et de poids. Ces genres de véhicules génèrent la majeure partie des recettes de l'impôt.

Sont exclus de la solution transitoire les véhicules lourds dépassant 3,5 tonnes de poids total⁷⁵ ainsi que les véhicules du secteur non routier. Pendant la période transitoire, ces véhicules électriques ne paieront donc pas d'impôt. Les analyses montrent en effet que pour les véhicules utilitaires lourds, en raison de leur kilométrage annuel moyen considérable, les forfaits annuels seraient très élevés. Ces forfaits dépasseraient de dix à vingt fois (respectivement pour le transport de marchandises et celui de personnes) le tarif appliqué aux voitures de tourisme. Alors que certains camions parcourent beaucoup moins de kilomètres que d'autres, des forfaits aussi élevés entraîneraient des distorsions considérables. Pour les véhicules utilitaires lourds, la perception d'un forfait annuel ne s'avère donc pas adéquate. En outre, le degré d'électrification des véhicules lourds étant encore faible par rapport aux voitures de tourisme, les recettes attendues de l'impôt seraient minimales.

Les véhicules étrangers sont également exclus de l'impôt forfaitaire perçu à titre de solution transitoire. La perception d'un impôt forfaitaire sur les véhicules étrangers durant la phase transitoire nécessiterait de mettre en place, pour une durée limitée, un nouveau système de perception au niveau fédéral, ce qui alourdirait encore l'introduction généralisée de la variante « courant de recharge ».

6.1.4 Véhicules automobiles étrangers

L'objet de l'impôt sur le courant de recharge n'est pas le véhicule à moteur, mais le courant de recharge. Par conséquent, ce ne sont pas les véhicules automobiles suisses ou étrangers qui sont soumis à l'impôt (à l'exception de l'impôt forfaitaire applicable aux « petits véhicules » immatriculés en Suisse, cf. ch. 6.1.3.3). Les véhicules étrangers qui sont rechargés en Suisse doivent eux aussi impérativement utiliser des équipements de recharge enregistrés et soumis à l'impôt. Toute recharge sur des équipements non enregistrés leur est interdite. De cette manière, les véhicules étrangers génèrent indirectement des recettes fiscales.

Pour des raisons techniques, les impôts forfaitaires (solution transitoire et impôt forfaitaire permanent prélevé sur les « petits véhicules ») ne s'appliquent toutefois pas aux véhicules étrangers (cf. ch. 6.1.2).

6.1.5 Résumé de la perception de l'impôt forfaitaire

La figure ci-après récapitule les types d'impôts forfaitaires et les genres de véhicules qui y sont soumis.

⁷⁵ Camions, véhicules articulés légers, véhicules articulés lourds, tracteurs à sellette, voitures automobiles lourdes, autocars, bus articulés, voitures de tourisme lourdes. Les véhicules utilitaires légers électriques d'un poids total dépassant 3,5 tonnes jusqu'à 4,25 tonnes au maximum (véhicules dits « Bourgeois », cf. digression au ch. 2.1.3.3) ne sont donc pas concernés par la solution transitoire.

Figure 30: Prélèvement d'un impôt forfaitaire

Nature de l'impôt	Véhicules routiers immatriculés en Suisse
Impôt forfaitaire à titre de solution transitoire (2030-2034)	<ul style="list-style-type: none"> • Voitures de tourisme • Minibus • Véhicules de livraison • Voitures automobiles légères
Impôt forfaitaire à titre de solution permanente (à partir de 2030)	<ul style="list-style-type: none"> • Motocycles • Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tri-cycles à moteur • Cyclomoteurs (cyclomoteurs rapides et lourds, gyropodes électriques) <p><i>Terme générique pour désigner ces véhicules : « petits véhicules »</i></p>

6.1.6 Méthodes de relevé rejetées

Deux autres variantes basées sur la quantité d'électricité ont été examinées, mais rejetées en raison des inconvénients qu'elles présentent.

Mesure à l'aide du câble de recharge comme solution standard

En principe, il serait possible de relever la consommation d'électricité des véhicules électriques au niveau du câble de recharge. Cette option a été examinée⁷⁶, mais rejetée pour les raisons suivantes :

- Du fait de la diversité des câbles de recharge nécessaires, dépendant de la méthode de recharge choisie et du type de prise propre à chaque marque de véhicule, il faudrait développer plusieurs versions de câble ou d'adaptateur spécial avec compteur intégré et transmission des données, ce qui augmenterait les coûts. Différents adaptateurs seraient de surcroît nécessaires par véhicule.
- Les coûts supplémentaires liés aux câbles de recharge suisses spéciaux sont considérés comme relativement élevés.
- D'un point de vue technique, il serait difficile d'éviter d'éventuelles manipulations abusives ou d'empêcher la non-utilisation du câble. Comme des câbles de recharge en tous genres sont en vente dans le commerce, il faudrait pouvoir s'assurer que seuls des câbles ou adaptateurs suisses certifiés sont utilisés. Pour ce faire, il serait nécessaire d'intégrer une fonction d'identification du câble de recharge sur la borne de recharge ou dans le véhicule.
- Les véhicules étrangers ne pourraient pas être pris en compte, car il serait disproportionné de leur imposer un câble de recharge suisse.
- Il n'est pas réaliste d'envisager une normalisation en Suisse (avec des directives adaptées, à l'adresse des constructeurs automobiles), et les directives de l'UE devraient impérativement être respectées.

Mesure de la consommation électrique dans le véhicule

La mesure de la consommation électrique dans le véhicule a déjà été écartée au chiffre 1.4.2 pour des raisons factuelles.

6.2 Modalités de perception de l'impôt sur le courant de recharge

6.2.1 Exigences et vue d'ensemble des modalités de perception

Les exigences relatives au système de perception d'un impôt sur le courant de recharge s'inspirent dans les grandes lignes des exigences inhérentes à une redevance liée à la prestation kilométrique (cf. ch. 2.1.6.1). Ces exigences d'ordre général servent de base au développement des systèmes de perception.

⁷⁶ Dynamic Test Center (DTC), Redevance sur les véhicules électriques DTC, 7 novembre 2023, www.astra.admin.ch > Thèmes > Financement des routes > Financement durable des infrastructures de transport

Conditions requises pour prélever un impôt sur le courant de recharge

La condition préalable à la perception d'un impôt sur le courant de recharge est que la mesure de l'électricité alimentant l'équipement de recharge soit certifiée (par ex. par un compteur MID⁷⁷). Les valeurs mesurées doivent ensuite être transmises aux organes d'exécution compétents, qui procèdent à la taxation et facturent l'impôt. Les données sont transmises automatiquement via une interface de communication. L'intégrité des données doit être garantie par un processus de transmission certifié. Il est également possible de transmettre les données de mesure manuellement au moyen d'une déclaration individuelle. Les données mesurées certifiées sont alors saisies par la personne assujettie à l'impôt dans un masque de saisie ou une interface, puis transmises aux organes d'exécution compétents (cf. digression sur l'exception au ch. 6.2.4.2).

Concrètement, cela signifie que les installations destinées à recharger des véhicules suisses ou étrangers munis d'une plaque d'immatriculation (à l'exception des véhicules soumis à l'impôt forfaitaire) seront soumises à une obligation d'outillage et de mise à niveau :

- **Obligation de mise à niveau** : les équipements de recharge existants qui ne disposent pas encore d'un compteur certifié devront être mis à niveau ou remplacés conformément aux exigences avant l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge, pour autant qu'ils doivent continuer de servir à la recharge de véhicules électriques immatriculés qui ne sont pas soumis à l'impôt forfaitaire.
- **Obligation d'outillage** : les nouveaux équipements de recharge installés à partir de 2030 devront être outillés conformément aux exigences.

Coûts de la mise à niveau

De nombreux équipements de recharge sont déjà en place ou le seront avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Une grande partie de ces équipements ne répondront pas aux exigences techniques requises pour la perception de l'impôt. Afin de pouvoir continuer à utiliser ces équipements de recharge conformément à la loi, il sera nécessaire de les mettre à niveau ou, le cas échéant, de les remplacer. Actuellement, on estime que quelque 750 000 équipements de recharge (ou points de recharge) seront concernés.

Le tableau suivant expose les différents cas de mise à niveau et les coûts y afférents. Il s'agit d'une estimation basée sur l'état actuel des connaissances. Les coûts totaux effectifs dépendront de trois facteurs : (1) le développement effectif du nombre de points de recharge, (2) leur équipement (avec des compteurs certifiés et des interfaces de communication), ainsi que (3) les coûts effectifs des compteurs certifiés, des interfaces de communication ou des nouvelles bornes de recharge à partir de 2030. Il est prévu que la mise à niveau se fera pendant quatre ans à partir de 2030 (de 2030 à 2033).

Figure 31: Mises à niveau et coûts

Cas de mise à niveau	Coûts par unité (en fr.)	Points de recharge (nombre)	Coûts totaux mise à niveau (en millions de fr.)
Installation d'un compteur certifié	250.00	96'326	24
Installation d'une interface de communication	250.00	366'039	92
Installation d'un compteur et d'une interface	250.00	77'061	20
Remplacement de la borne de recharge complète	1'500.00	192'652	288
Total	---	732'077	424

Il n'y a pas d'obligation d'outiller ou de mettre à niveau des équipements de recharge qui ne servent pas à recharger des véhicules soumis à l'impôt.

⁷⁷ DIRECTIVE 2014/32/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché d'instruments de mesure (refonte), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0032>

La date d'entrée en vigueur des exigences sera communiquée suffisamment tôt aux exploitants d'équipements de recharge afin de leur laisser le temps de s'y conformer. De cette manière, les équipements de recharge seront dûment outillés au moment de l'introduction de l'impôt.

Ces exigences techniques minimales concernant les dispositifs de mesure, ainsi que les autres paramètres, équipements et fonctionnalités, seront réglementés ultérieurement dans une ordonnance ou des documents sectoriels où il sera tenu compte de la législation fédérale sur la métrologie.

Vue d'ensemble des modalités de perception

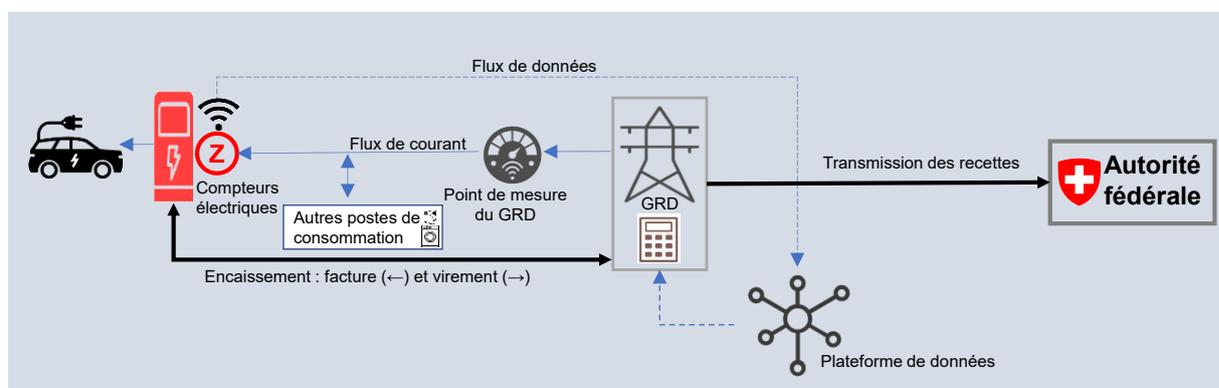
La saisie du courant de recharge qui sert de base au calcul de l'impôt s'effectue directement sur l'équipement de recharge.

Rôle central des GRD : L'impôt est prélevé par les gestionnaires des réseaux électriques (gestionnaires de réseau de distribution, GRD). Cette solution est intéressante, car aujourd'hui, en règle générale, les GRD perçoivent déjà auprès des consommateurs finaux la rémunération due pour l'utilisation du réseau. Étant donné que les équipements de recharge se trouvent ordinairement en aval du point de mesure déterminant pour la facturation de cette rémunération, chaque kilowattheure mesuré séparément sur un équipement de recharge peut en principe être attribué à la personne raccordée au réseau. Vu l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge, l'exploitant de l'équipement de recharge ou le consommateur final versera cet impôt au GRD en plus de la rémunération pour l'utilisation du réseau. La perception repose ainsi sur des structures et des processus existants. Selon le scénario envisagé, entre un et trois millions d'équipements de recharge privés, environ, devraient être installés d'ici 2035. Ce nombre considérable souligne la nécessité d'aménager la perception de l'impôt autour de structures et de processus éprouvés afin de réduire la complexité et les coûts d'exécution.

Nécessité d'une plateforme de données centralisée : Dans la plupart des cas, les dispositifs de mesure utilisés pour saisir les données requises n'appartiennent pas au GRD, mais relèvent de la responsabilité des exploitants des équipements de recharge. Pour éviter que les GRD ne soient obligés de mettre en place et d'exploiter pour chaque équipement de recharge une interface séparée afin d'accéder aux données de mesure, il s'impose d'aménager une plateforme de données centralisée. Cette plateforme connecte les équipements de recharge à une interface standardisée, évitant la mise en place et l'exploitation de nombreuses interfaces individuelles avec les GRD. En faisant le lien entre les équipements de recharge et les GRD, la plateforme permet aux GRD d'accéder aux données de base et de mesure nécessaires, par le biais d'une interface unique et centralisée.

Le GRD calcule l'impôt (taxation) en se basant sur les données de mesure et le facture à l'exploitant de l'équipement de recharge. Les recettes qui en résultent sont ensuite reversées par le GRD à la Confédération.

Figure 32 : Aperçu de la solution de perception



Les acteurs impliqués dans le processus de perception (ch. 6.2.2) ainsi que leurs responsabilités (ch. 6.2.3) sont décrits ci-après. Les modalités organisationnelles de la perception sont présentées au chapitre 6.2.4.

Digression sur la recharge bidirectionnelle

Lors de la recharge bidirectionnelle, le courant circule dans deux sens : il va de la borne de recharge au véhicule électrique et est réinjecté, si nécessaire, dans le bâtiment ou le réseau électrique (*Vehicle-to-home* ou *Vehicle-to-grid*). Pour ce faire, il faut que le véhicule électrique et l'équipement de recharge soient aptes à la recharge bidirectionnelle.

La recharge bidirectionnelle est particulièrement intéressante pour les ménages équipés d'installations photovoltaïques : l'électricité solaire excédentaire peut être stockée dans le véhicule électrique et utilisée la nuit, par exemple pour le chauffage ou l'eau chaude. À l'avenir, les véhicules électriques pourraient devenir des maillons importants au sein d'un système énergétique stable et durable. La recharge et la réinjection (décharge) n'ont pas obligatoirement lieu sur un seule et même équipement de recharge.

Dans le cas de la recharge bidirectionnelle, il faut donc s'assurer que l'impôt n'est prélevé qu'une seule fois sur le courant de recharge. Afin d'éviter une double imposition, l'impôt sur l'énergie réinjectée par l'intermédiaire d'un équipement de recharge sera remboursé à l'exploitant de cet équipement. Étant donné que c'est l'exploitant de l'équipement de recharge qui est assujéti à l'impôt, c'est cet acteur qui touchera le remboursement. La forme sous laquelle l'exploitant du système de recharge répercute le remboursement à l'utilisateur du véhicule fera l'objet d'un accord de droit privé entre les deux parties.

6.2.2 Acteurs impliqués dans le processus de perception

Les acteurs énumérés dans la Figure 33 sont au cœur de l'exécution. Les responsabilités et les tâches qu'ils assument en lien avec l'impôt sont décrites dans la Figure 34.

Figure 33: Principaux acteurs de l'exécution

Acteur	Description
Exploitant d'équipement de recharge au sens fiscal	<p>L'exploitant d'un équipement de recharge au sens du droit fiscal est la personne physique ou morale qui doit s'acquitter de l'impôt sur le courant de recharge et qui est par conséquent assujéti à cet impôt (sujet fiscal). Il s'agit de l'acteur auquel le GRD facture l'utilisation du réseau pour l'électricité fournie à l'équipement de recharge. En règle générale, du point de vue du GRD, il s'agit de la personne raccordée au réseau ou du consommateur final.</p> <p>Remarque : Dans le contexte des équipements de recharge, le terme d'« opérateur de borne de recharge » est utilisé de manière assez floue pour désigner différentes finalités et tâches. Il s'agit souvent de prestataires de services multiples qui assument différentes tâches opérationnelles, telles que la mise à disposition et la maintenance de l'infrastructure de recharge, la facturation ou le suivi de la clientèle⁷⁸.</p> <p>Afin de désigner clairement dans la présente loi la personne assujéti à l'impôt, le terme d'« exploitant d'équipement de recharge au sens fiscal » est différencié des utilisations possibles du terme d'« exploitant de borne de recharge », liées par exemple à des services dans le domaine des infrastructures de recharge ou des équipements de recharge publics, lorsque les « exploitants de borne de recharge » assument l'exploitation et l'entretien des bornes.</p>
Propriétaire de l'équipement de recharge	<p>Le propriétaire au sens des droits réels peut disposer librement de l'équipement de recharge et en est responsable, mais il ne l'utilise pas nécessairement lui-même.</p> <p>Souvent, le propriétaire d'un équipement de recharge en est aussi l'exploitant au sens fiscal. Lorsque le propriétaire d'une maison individuelle est également</p>

⁷⁸ Par exemple : « Charge Point Operator » (CPO) : cet exploitant de borne de recharge gère aussi les bornes de recharge au sein de son réseau ; il en assure l'exploitation.
« Electric Mobility Provider » (EMP) ou fournisseur de services de recharge. Il permet au client final (électromobiliste) d'accéder à des bornes de recharge, y compris à une solution de paiement (par exemple sur application). Il est donc responsable du bon déroulement de la transaction de recharge vis-à-vis du client final, sans être nécessairement le propriétaire ou l'exploitant de l'infrastructure de recharge. Source : Swiss eMobility, SuisseEnergie, Glossaire sur la mobilité électrique, 2025

Acteur	Description
	propriétaire d'un équipement de recharge, l'exploitant de l'équipement de recharge au sens fiscal et le propriétaire de l'équipement de recharge ne font généralement qu'un. Dans le cas d'un parking souterrain (par ex. dans un immeuble d'habitation), le propriétaire d'un équipement de recharge peut, dans certaines situations, simplement raccorder son équipement de recharge à l'infrastructure de base mise à disposition par l'exploitant de l'installation au sens fiscal, lequel se charge alors du décompte interne de l'impôt.
Installateur-électricien	Un installateur-électricien est une personne ou une organisation titulaire d'une autorisation d'installer au sens de l'art. 6 de l'ordonnance sur les installations électriques à basse tension (OIBT ⁷⁹), qui est responsable de l'installation ou de la maintenance des équipements de recharge pour véhicules électriques. Dans le présent document, on utilisera simplement le terme d'« installateur-électricien ».
Gestionnaire de réseau de distribution (GRD)	Le GRD exploite le réseau électrique (réseau de distribution), raccorde les consommateurs finaux à son réseau et fournit de l'électricité aux consommateurs finaux captifs (ainsi qu'aux autres consommateurs finaux qui renoncent au libre accès au réseau).
Exploitant de la plateforme de données	Pour la perception de l'impôt sur le courant de recharge, la plateforme de données devra être utilisée au sens des art. 17f à 17j de la loi du 23 mars 2007 sur l'approvisionnement en électricité ⁸⁰ (LApEI) et ses fonctionnalités devront être étendues en conséquence. Cette plateforme de données conforme à la LApEI sera développée dans les années à venir. C'est l'exploitant de la plateforme qui sera chargé de la mettre en place et de l'exploiter. À l'heure actuelle, l'exploitant de la plateforme de données n'a pas encore été désigné. L'exploitant de la plateforme est constitué selon les règles de l'art. 17h LApEI, et l'art. 17i règle son organisation et son financement. Aux fins de la perception de l'impôt sur le courant de recharge, certaines dispositions de la LApEI relatives à la plateforme de données nécessitent une modification.
Autorité fédérale	L'autorité fédérale est un office fédéral qui est responsable de l'exécution de la loi et assume les tâches sur le plan fédéral. Cette compétence sera définie ultérieurement. Dans le projet de loi fédérale, on utilise provisoirement pour désigner cette autorité l'espace réservé XXXX.

6.2.3 Organisation de l'exécution : tâches des différents acteurs

Les tâches de chaque acteur sont résumées ci-après. Étant donné que le présent impôt est prélevé sur l'énergie électrique fournie aux équipements de recharge, l'organisation de sa mise en œuvre doit être rattachée, dans la mesure du possible, à des processus et compétences existants. Cela vaut en particulier pour l'implantation et l'enregistrement d'équipements de recharge ainsi que pour la facturation.

⁷⁹ RS 734.27

⁸⁰ RS 734.7

Figure 34: Responsabilités et tâches des principaux acteurs de l'exécution

Rôle/acteur	Tâches et responsabilités
Exploitant d'équipement de recharge au sens fiscal	<ul style="list-style-type: none"> Charge un installateur-électricien de vérifier qu'un équipement de recharge existant est conforme aux exigences. Charge, le cas échéant, un installateur-électricien d'outiller ou de mettre à niveau l'équipement. Établit l'accès à la plateforme de données via une connexion automatisée. Prend des mesures lorsque les données mesurées ou la transmission des données à la plateforme sont défectueuses. Informe l'exploitant opérationnel / le propriétaire au sujet des critères de conformité fiscale à remplir et, s'il n'est pas lui-même le propriétaire, transfère à ce dernier les obligations qu'il n'est pas en mesure de remplir lui-même. Saisit manuellement dans la plateforme les données de mesure qui sont disponibles dans l'équipement de recharge, ou dans un backend, et ne sont pas transmises automatiquement. Verse le montant de l'impôt en sa qualité de sujet fiscal.
Propriétaire de l'équipement de recharge	<ul style="list-style-type: none"> Veille, en accord avec l'exploitant de l'équipement de recharge au sens fiscal, à ce que l'équipement de recharge soit outillé ou mis à niveau conformément aux exigences dès l'introduction de l'impôt. Sinon, il peut prendre des dispositions pour qu'il ne soit plus possible à des tiers de recharger sur l'équipement de recharge en question des véhicules électriques soumis à l'impôt⁸¹.
Installateur-électricien	<ul style="list-style-type: none"> Contrôle la conformité des équipements de recharge existantes avec les exigences légales. Installe l'équipement de recharge ou exécute les travaux d'installation (par ex. mise à niveau) conformément aux prescriptions légales (sur mandat de l'exploitant de l'équipement de recharge). S'assure vis-à-vis des exploitants des équipements de recharge, du GRD et de l'autorité fédérale que les équipements de recharge qu'il a contrôlés, ou à l'installation et à la maintenance desquels il a participé, répondent à toutes les exigences techniques et réglementaires requises. Déclare l'équipement de recharge auprès du GRD (premier enregistrement ou annonce de mutation).
Gestionnaire de réseau de distribution (GRD)	<p>Le GRD perçoit l'impôt auprès de l'exploitant de l'équipement de recharge assujéti. Dans ce contexte, il assume les tâches suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Informe ses clients par écrit du nouvel impôt et de leurs obligations. Enregistre et met à jour les données de base de l'équipement de recharge dans la plateforme de données. Exploite une interface vers la plateforme transmettant les données de base et de mesure de ses clients. Perçoit l'impôt conjointement avec la facture d'électricité (ou séparément) auprès des exploitants d'équipements de recharge au sens fiscal. Verse les recettes de l'impôt à la Confédération et donne à l'autorité fédérale accès aux données nécessaires pour effectuer des contrôles.

⁸¹ Le propriétaire non plus n'a pas le droit de prélever du courant sur cet équipement de recharge. Contrairement à d'éventuels tiers, il est toutefois informé que la recharge est interdite sur cette borne. Afin d'éviter que des tiers enfreignent la loi à leur insu, le propriétaire est tenu de prendre les mesures nécessaires pour qu'il ne soit plus possible à des tiers de recharger des véhicules électriques à cette borne.

Rôle/acteur	Tâches et responsabilités
Exploitant de la plateforme de données	<ul style="list-style-type: none"> Définit les normes techniques pour la connexion des équipements de recharge à la plateforme à des fins d'échange de données. Fait en sorte que les GRD et les exploitants d'équipements de recharge puissent configurer leurs interfaces avec la plateforme de données et que les GRD puissent enregistrer les équipements de recharge. Vérifie que la connexion de tous les équipements de recharge à la plateforme est correcte et s'assure que le GRD compétent a accès aux données de mesure transmises. Octroie aux organes d'exécution au sens de la présente loi, dans les limites de leurs compétences, l'accès aux données de la plateforme.
Autorité fédérale	<ul style="list-style-type: none"> Les tâches opérationnelles liées à l'utilisation de la plateforme de données consistent notamment à organiser et entretenir les relations contractuelles avec l'exploitant de la plateforme de données, à définir le cahier des charges proprement dit et à concrétiser d'autres prescriptions (par ex. la répartition des coûts) résultant des prescriptions légales (loi et ordonnance) relatives à l'utilisation de la plateforme de données aux fins de la perception de l'impôt ; ainsi qu'à assurer la coordination entre l'exploitant de la plateforme de données et le gestionnaire du réseau de distribution. Surveillance des services de perception : L'autorité fédérale exerce la surveillance des gestionnaires de réseau de distribution et des autres services de perception. Elle peut à cet effet réaliser auprès d'eux des audits portant sur la taxation correcte, l'encaissement de l'impôt et le versement des recettes à la Confédération. Poursuites pénales : l'autorité fédérale poursuit et juge les infractions fiscales à la loi. Traitement des recours en première instance : Les personnes assujetties à l'impôt peuvent attaquer les décisions rendues par les organes d'exécution (gestionnaires de réseau de distribution) par voie de recours auprès de l'autorité fédérale. Celle-ci traite le recours en première instance. Encaissement des recettes de l'impôt auprès des services de perception : l'autorité fédérale encaisse les recettes de l'impôt que les différents services de perception ont prélevées auprès des personnes assujetties.

6.2.4 Processus de perception de l'impôt sur le courant de recharge

Le processus de perception se compose de six sous-processus définis ci-après. Chaque sous-processus implique un ou plusieurs des acteurs décrits ci-dessus.

Figure 35: Sous-processus de perception de l'impôt



6.2.4.1 Information

Afin de renseigner les exploitants d'équipements de recharge sur leur assujettissement à l'impôt et les détenteurs de véhicules sur le nouvel impôt, les GRD et les services cantonaux des automobiles enverront des courriers d'information. Les GRD informent suffisamment tôt, avant l'introduction de l'impôt, les personnes raccordées à leur réseau et les consommateurs finaux, c'est-à-dire tous les exploitants potentiels d'équipements de recharge au sens fiscal, des nouvelles exigences (notamment de l'obligation d'outillage et de mise à niveau) et de la nécessité de déclarer / d'enregistrer l'équipement de recharge (voir Figure 36). Il leur est rappelé en outre que les installations électriques font déjà l'objet de déclarations obligatoires. Les services des automobiles envoient un courrier similaire aux détenteurs de véhicules électriques afin qu'ils soient également informés du nouvel impôt et de la nouvelle interdiction de recharger des véhicules sur des équipements de recharge non enregistrés (cf. art. 18 du projet de

loi fédérale concernant un impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques ; loi sur l'imposition des véhicules électriques, LIVEI).

Il incombe aux exploitants d'équipements de recharge au sens fiscal d'examiner si des équipements de recharge raccordés à leur réseau demandent à être adaptés aux exigences légales. Dans les cas où un équipement de recharge est exploité par un exploitant opérationnel de borne de recharge distinct, l'exploitant de l'équipement de recharge au sens fiscal doit trouver une solution avec ce dernier afin de satisfaire aux exigences. Si l'équipement de recharge n'est pas la propriété de l'exploitant au sens fiscal, celui-ci doit veiller à transférer au propriétaire les obligations qu'il n'est pas en mesure de remplir lui-même (par ex. l'obligation d'outiller et de mettre à niveau l'équipement).

6.2.4.2 Outillage et enregistrement de l'équipement de recharge

Lorsqu'un équipement de recharge sert à recharger des véhicules électriques immatriculés, son exploitant au sens fiscal est tenu de le faire enregistrer. Pour pouvoir être enregistrés, les équipements de recharge doivent répondre aux exigences légales (installation de mesure certifiée et, généralement, transmission automatique des données de mesure). L'exploitant charge un installateur-électricien de vérifier si l'équipement de recharge répond aux exigences. Lorsqu'une mise à niveau ou un remplacement est nécessaire, l'installateur-électricien effectue ces travaux conformément à ce que requiert la perception de l'impôt.

Quand toutes les exigences sont remplies, le processus d'enregistrement se déroule comme suit :

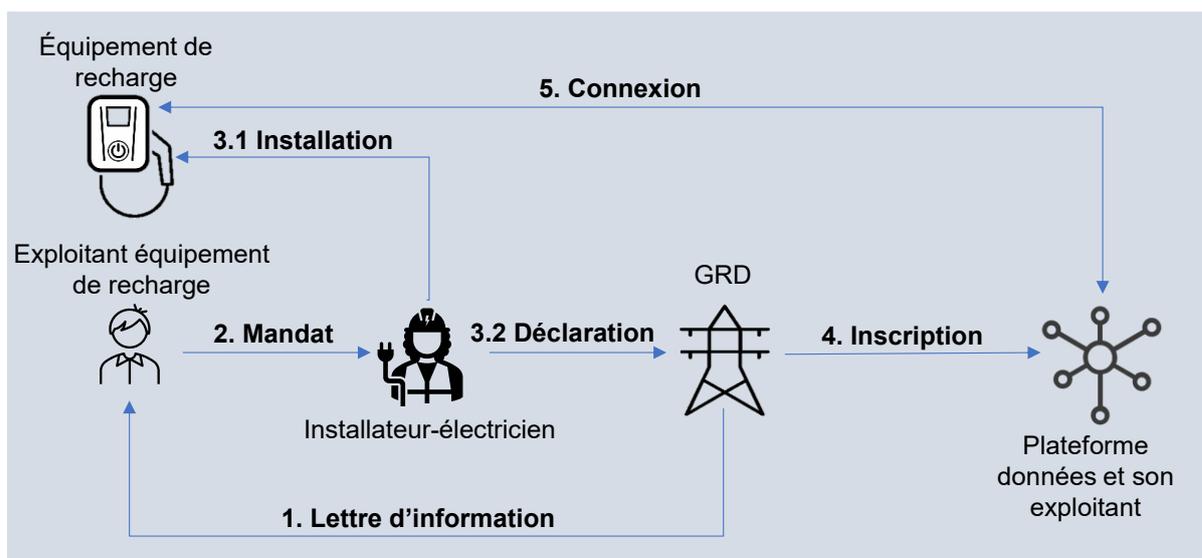
Déclaration au GRD (étape 3.2 de la Figure 36) : L'exploitant de l'équipement de recharge au sens fiscal est tenu de faire déclarer l'équipement de recharge au GRD par un installateur-électricien⁸². À chaque déclaration, l'installateur-électricien transmet également au GRD les données de base nécessaires (coordonnées et données d'identification telles que le nom et l'adresse de l'exploitant de l'équipement de recharge, le numéro d'identification de l'équipement de recharge, etc.) pour l'enregistrement de l'équipement de recharge sur la plateforme de données. Par sa déclaration, l'installateur-électricien confirme indirectement que toutes les exigences sont remplies.

Inscription de l'équipement de recharge dans la plateforme de données (étape 4 de la Figure 36) : une fois la déclaration au GRD effectuée, celui-ci saisit l'équipement de recharge et toutes les données de base nécessaires dans la plateforme de données centrale (les données de base seront définies dans le cadre de l'ordonnance).

Connexion à la plateforme de données (étape 5 de la Figure 36) : L'exploitant de la plateforme de données demande aux exploitants d'équipements de recharge de connecter l'équipement de recharge ou son interface de communication à la plateforme par le biais d'une liaison automatisée. Les exploitants d'équipements de recharge sont tenus de se conformer à cette demande.

⁸² Cette obligation de déclaration au GRD est liée au système d'annonce déjà en place pour les bornes de recharge conformément à l'ordonnance sur les installations électriques à basse tension (OIBT ; RS 734.27) et aux prescriptions d'entreprise relatives à la régulation de la charge du réseau.

Figure 36: Processus d'outillage et d'enregistrement



L'obligation d'enregistrement n'est pas systématique : il n'existe pas d'obligation générale d'enregistrer les équipements de recharge, ni donc de les mettre à niveau. Dès l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge, il est toutefois interdit de recharger sur des équipements de recharge non enregistrés des véhicules immatriculés non soumis aux impôts forfaitaires.

Exception : transmission manuelle des données à la plateforme de données (déclaration individuelle)

Si un équipement de recharge comporte un dispositif de mesure certifié, mais n'est pas en mesure de transmettre les données automatiquement à la plateforme centrale, ou si l'exploitant ne souhaite pas cette solution, les données consultables disponibles sur l'équipement de recharge ou dans un backend peuvent être saisies manuellement dans la plateforme de données. Pour ce faire, la plateforme met à disposition un masque de saisie adapté. Comme dans les cas standard, l'enregistrement de l'équipement de recharge s'effectue par l'intermédiaire d'un installateur-électricien et du GRD. Le GRD demande à l'exploitant de l'équipement de recharge de saisir les données de mesure dans la plateforme au moins une fois par an.

Démarche en cas de mutation

- Les mutations d'ordre purement administratif, sans travaux d'installation, peuvent être signalées directement au GRD par l'exploitant de l'équipement de recharge.
- Lorsque des travaux d'installation sont nécessaires (par ex. des modifications de l'équipement de recharge pertinentes pour la perception de l'impôt), un installateur-électricien les effectue sur mandat de l'exploitant ou du propriétaire de l'équipement de recharge et communique au GRD les données nécessaires pour la mutation.

Le GRD saisit ensuite les données de base modifiées dans la plateforme.

Dès lors qu'un équipement de recharge n'est plus utilisé (ou qu'il est entièrement démonté et éliminé), il devra être supprimé du système d'impôt à la suite d'un avis de mutation.

Cas particulier des équipements de recharge mobiles

Parallèlement aux équipements de recharge stationnaires, c'est-à-dire fixes, il existe également des équipements de recharge mobiles (comme les *juice boosters* ou les câbles de recharge portables pour prise). Ces équipements de recharge mobiles peuvent être utilisés à différents endroits pour recharger des véhicules. Dans ce cas, la question se pose de savoir comment et auprès de qui les enregistrer pour la perception de l'impôt.

La condition préalable à l'enregistrement est que l'équipement de recharge mobile réponde, comme tous les autres équipements de recharge, aux exigences relatives à l'équipement de mesure certifié et à l'interface de communication. Pour effectuer l'enregistrement, le propriétaire doit déclarer l'équipement de recharge au GRD responsable du raccordement électrique de l'adresse où le propriétaire est déclaré et où il reçoit les factures d'électricité en tant que consommateur final (domicile).⁸³ La règle appliquée à cette situation veut ainsi également que le propriétaire d'un équipement de recharge mobile soit l'exploitant de cet équipement au sens fiscal.

L'impôt est perçu via le GRD auprès duquel l'équipement de recharge mobile a été déclaré. Cela signifie que les données de mesure provenant de l'équipement de recharge mobile seront toujours transmises à ce GRD, via la plateforme de données. Il est nécessaire à cet effet de pouvoir identifier sans doute possible l'équipement de recharge et l'attribuer clairement à un GRD, à l'aide des données de base figurant dans la plateforme. Lors de l'enregistrement, il convient par conséquent de préciser dans les données de base qu'il s'agit d'un équipement de recharge mobile pouvant être utilisé à différents endroits.

6.2.4.3 Saisie et transmission des données de mesure

Le courant de recharge est déterminé par le dispositif de mesure certifié (par ex. compteur MID) qui est soit intégré dans l'équipement de recharge, soit installé directement en amont de celui-ci⁸⁴, et qui permet de mesurer la quantité d'énergie électrique fournie lors du processus de recharge et, le cas échéant, l'énergie qui est réinjectée. Les données de mesure nécessaires à la taxation sont transmises automatiquement au GRD via une interface de communication passant par la plateforme de données centrale.

6.2.4.4 Établissement de l'impôt

Les GRD prennent en charge l'établissement de l'impôt. Ils l'établissent sur la base des données de mesure obtenues sur la plateforme de données, et conformément aux tarifs de l'impôt prescrits par la loi.

Pour les GRD, cette étape n'est pas totalement nouvelle dans la mesure où ils perçoivent déjà des suppléments et des redevances avec la facture d'électricité (notamment le supplément perçu sur le réseau en vertu de la loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie⁸⁵). La nouveauté réside dans le fait que, dans de nombreux cas, l'impôt sur le courant de recharge repose sur des données de mesure provenant d'installations qui n'appartiennent pas aux GRD, mais qui leur fournissent uniquement les données de mesure.

6.2.4.5 Encaissement

L'impôt dû est facturé par les GRD aux exploitants des équipements de recharge au sens fiscal. L'encaissement peut se faire avec la facture d'électricité, comme c'est déjà le cas pour d'autres suppléments et redevances (par ex. redevances cantonales et communales, ou supplément réseau selon la LEnE). L'impôt doit être perçu au moins une fois par an.

Selon la LApEI, certains exploitants d'équipements de recharge pourront choisir leur fournisseur d'électricité indépendamment du GRD (ces exploitants d'équipements de recharge peuvent acheter leur électricité sur le marché libre s'ils consomment annuellement au moins 100 MWh par site de consommation).

⁸³ Si une autre personne (par ex. colocataire du même logement) est déclarée en tant que consommateur final à l'adresse en question au GRD, celui-ci devra en être informé afin de pouvoir, par exemple, facturer l'impôt par l'intermédiaire de cette personne. Le propriétaire de l'équipement de recharge mobile conclura le cas échéant un accord privé avec cette personne. Les personnes qui ne sont pas domiciliées en Suisse, mais reçoivent une facture d'électricité à une adresse suisse (par ex. les étrangers ayant un logement de vacances en Suisse) doivent se déclarer et s'acquitter de l'impôt auprès du GRD qui établit la facture.

⁸⁴ Relevé du courant de recharge au moyen d'un compteur intelligent : Au lieu d'être mesuré directement sur l'équipement de recharge, le courant de recharge peut également être relevé au moyen d'un compteur intelligent. Pour ce faire, aucun autre consommateur final, à part les équipements de recharge, ne doit être raccordé en aval du compteur intelligent. Même si elle n'est pas inscrite dans la loi, cette disposition est dans l'intérêt de l'exploitant de l'équipement de recharge, puisqu'il devra, sinon, s'acquitter d'un impôt sur du courant qui n'est pas utilisé pour la recharge, mais à d'autres fins, pour la ventilation par exemple. D'un point de vue légal, il est obligatoire d'installer en amont de chaque équipement de recharge soit un dispositif de mesure conforme aux exigences, soit un compteur intelligent spécifique pour l'électromobilité.

⁸⁵ RS 730.0

Dans ces cas, la facture d'électricité, y compris les taxes et redevances qu'elle contient, est généralement établie et adressée au consommateur final par le fournisseur d'électricité, et non pas par le GRD. S'agissant de l'impôt sur le courant de recharge, voici comment on procédera dans ces cas : les acteurs concernés, à savoir le GRD, le fournisseur d'électricité et le consommateur final, devront trouver une solution pour que le GRD puisse facturer la redevance (le cas échéant via le fournisseur d'électricité) en ayant recours à des processus déjà en place pour la facture d'électricité.

La facture indiquera séparément le montant de l'impôt calculé pour le courant de recharge, d'une part, et d'autre part le montant remboursé (en cas d'électricité réinjectée par des véhicules).

6.2.4.6 Versement à la Confédération

Les GRD versent les recettes de l'impôt périodiquement à la Confédération. Les GRD ne versent à la Confédération que les fonds qu'ils ont effectivement encaissés dans le cadre du recouvrement. Le principe suivant devrait prévenir le risque d'incapacité de paiement : Les GRD ont d'ores et déjà recours à des procédures établies pour gérer les risques d'incapacité de paiement pour les factures d'électricité. Étant donné que le présent impôt devrait ordinairement faire partie intégrante de la facture d'électricité, ces mêmes procédures s'appliquent dans le contexte de l'impôt.

Contrôle de la saisie et de la transmission des données

Dès lors qu'un équipement de recharge a été outillé / mis à niveau et enregistré conformément aux exigences, on peut partir du principe que la saisie et la transmission des données fonctionnent correctement et que l'intégrité des données est garantie. L'exploitant de l'équipement de recharge au sens fiscal doit toutefois veiller à résoudre toute défaillance de fonctionnement (dans la mesure / le relevé de l'énergie et dans la transmission des données à la plateforme). L'absence de réaction face à des problèmes pourtant connus constitue une infraction à la loi.

Est notamment punissable quiconque se procure un avantage fiscal en manipulant l'infrastructure de recharge et de mesure, en interrompant le système de mesure et de transmission des données ou en ne transmettant pas correctement les données de mesure.

Si l'exploitant de la plateforme de données constate des problèmes lors de la transmission des données, il doit pouvoir contacter l'exploitant de l'équipement de recharge compétent pour rétablir la liaison. S'il n'y parvient pas ou s'il constate d'autres problèmes, il doit pouvoir signaler le cas au GRD. Le GRD a la compétence d'examiner ces cas parmi d'autres où des données incomplètes ou potentiellement fausses empêchent la taxation. Il doit avoir la possibilité d'examiner les problèmes dans un premier temps avec l'exploitant de l'équipement de recharge compétent et de les résoudre directement avec lui s'il n'y a pas d'infraction à la loi. Le GRD doit également avoir la compétence de contrôler le dispositif de mesure et de communication de l'équipement de recharge sur place ou de le faire contrôler par un tiers (installateur-électricien). Si le GRD soupçonne une infraction à la loi, il doit en faire part à l'autorité fédérale afin que celle-ci puisse la poursuivre.

Audits menés par l'autorité fédérale auprès des GRD

L'autorité fédérale peut effectuer des audits auprès des GRD en vue de vérifier l'exactitude de la taxation, l'encaissement et le versement des recettes à la Confédération. Pour ce faire, l'autorité fédérale doit disposer de la compétence requise, qui est inscrite dans la loi.

6.2.4.7 Option examinée, mais non retenue : système de contrôle pour empêcher que des équipements de recharge non enregistrés servent à contourner l'impôt

La mise en place d'un système de contrôle visant à empêcher des infractions fiscales sur des équipements de recharge non enregistrés a été examinée. Un tel système pourrait, d'une part, servir à détecter les infractions, et d'autre part constituer une mesure préventive et dissuasive, contribuant à garantir les recettes de l'impôt. Pour être efficaces, les contrôles devraient permettre de prouver qu'un véhicule est rechargé illégalement sur un équipement de recharge non enregistré. Cela nécessiterait des contrôles sur place, dans les bâtiments et surtout dans les garages.

Les contrôles pourraient être effectués soit de manière aléatoire, soit sur la base de soupçons, fondés notamment sur des analyses des risques. Les contrôles aléatoires auraient lieu avant tout à des fins

préventives, en vue de faire respecter les prescriptions. Pour une exploitation efficace des ressources disponibles, la plupart des contrôles devraient toutefois être fondés sur des soupçons. Autrement dit, les contrôleurs n'inspecteraient pas sans discrimination tous les bâtiments de Suisse pour détecter des recharges illicites de véhicules, mais ils interviendraient de manière ciblée, à des adresses dont des analyses de risques auraient montré qu'elles présentaient une probabilité accrue d'infractions.

Afin d'utiliser efficacement les ressources destinées aux contrôles, l'accent serait alors mis sur des adresses auxquelles des véhicules électriques sont immatriculés, mais qui ne disposent pas d'équipement de recharge enregistré. Pour pouvoir procéder de cette façon ciblée, l'autorité compétente devrait avoir accès à certaines données, notamment aux données du Système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC), aux données de base de la plateforme centrale (pour identifier les équipements de recharge enregistrés existants), ainsi qu'aux données du Registre des bâtiments et des logements (RegBL) afin de pouvoir différencier les différents types de bâtiments.

En dépit des bénéfices potentiels d'un tel système de contrôle, celui-ci ne sera pas mis en place, car les infractions ne peuvent être prouvées qu'en flagrant délit de recharge sur des installations non enregistrées. Cela supposerait que les contrôleurs se déplacent dans tout le pays pour effectuer des contrôles sur place, par exemple dans des garages privés, afin de fournir les preuves requises. Il serait difficile d'organiser et de déployer des contrôles de cette envergure, qui seraient de surcroît probablement mal vus de la population. En outre, la probabilité de prouver une infraction serait faible, étant donné qu'un véhicule n'est rechargé qu'en peu de temps ou la nuit, ou qu'il peut être sur la route au moment du contrôle.

Digression : pourquoi les *smart grids* ne conviennent pas pour détecter les recharges non autorisées

Les *smart grids* ou réseaux électriques intelligents pourraient théoriquement servir à identifier des véhicules électriques qui sont rechargés sur des équipements de recharge non enregistrés. Cela supposerait toutefois que des compteurs intelligents transmettent leurs données de mesure en temps réel aux GRD, afin que des algorithmes puissent identifier des schémas d'allumage caractéristiques et détecter de manière fiable les recharges de véhicules électriques.

Dans la pratique, plusieurs obstacles compliquent toutefois considérablement cette identification :

- **Absence de mesures en temps réel** : l'approche technologique adoptée par les GRD ne leur permet pas de saisir ni de traiter des valeurs mesurées en temps réel. Opter pour des mesures en temps réel entraînerait des coûts supplémentaires élevés.
- **Restrictions réglementaires** : conformément aux articles 8 et 8a de l'ordonnance du 14 mars 2008⁸⁶ sur l'approvisionnement en électricité (OApEI), les GRD ne peuvent saisir, sans le consentement exprès du consommateur, que des valeurs agrégées de 15 minutes avec un décalage de 24 heures. Cette mesure a pour but de protéger les données, de préserver la sphère privée et d'empêcher une surveillance en temps réel.
- **Identification imprécise** : En termes de recharge, les véhicules électriques sont difficiles à différencier des autres gros consommateurs d'électricité tels que les pompes à chaleur ou les chauffe-eau. Il n'est donc pas certain qu'une identification fiable soit possible.
- **Risques juridiques et risques liés à la confiance** : des erreurs dans les algorithmes de détection pourraient entraîner des sanctions ou des amendes infligées à tort, ce qui risque de compromettre la confiance des consommateurs dans les GRD et les autorités fédérales.

Du fait de ces limites technologiques, réglementaires et pratiques, les *smart grids* ne sont pas adaptés pour détecter de manière sûre les recharges illicites sur des installations non enregistrées.

⁸⁶ RS 734.71

6.2.5 Perception de l'impôt forfaitaire

Perception d'un impôt forfaitaire sur les motocycles ainsi que les quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur

Tel qu'expliqué au chiffre 6.1.3.3, un impôt forfaitaire, c'est-à-dire un forfait annuel différencié selon la catégorie de poids, est perçu sur les motocycles ainsi que sur les quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur. Le mode de perception est identique à celui de la variante « prestation kilométrique » pour la catégorie de redevance « motocycles » (cf. ch. 2.1.6.6). L'impôt forfaitaire est perçu par les services cantonaux des automobiles.

Perception d'un impôt forfaitaire sur les cyclomoteurs

Comme indiqué au chiffre 6.1.3.3, un impôt forfaitaire, c'est-à-dire un forfait annuel, est perçu sur les cyclomoteurs munis d'une plaque d'immatriculation routière. Le mode de perception est identique à celui de la variante « prestation kilométrique » (cf. ch. 2.1.6.7). Bien que munis d'une plaque, les cyclomoteurs ne sont officiellement immatriculés que s'ils disposent, en plus de cette plaque et du permis de circulation, d'une vignette annuelle en cours de validité justifiant d'une assurance responsabilité civile. La perception de l'impôt forfaitaire sur les cyclomoteurs est effectuée par les services cantonaux dans le cadre de la vente de la vignette de contrôle annuelle.

Perception des impôts forfaitaires pendant la solution transitoire

Durant une phase transitoire (de 2030 à 2034), il est prévu de percevoir un impôt forfaitaire sur les voitures de tourisme, les minibus, les véhicules de livraison et les voitures automobiles légères (ch. 6.1.3.4). La perception de l'impôt forfaitaire est effectuée par les services cantonaux des automobiles, comme décrit au chiffre 2.1.6.6 dans la variante basée sur la prestation kilométrique pour la catégorie de redevance des motocycles.

6.3 Adéquation des tâches aux moyens financiers

Sur le plan de l'adéquation des tâches et des moyens financiers, la variante axée sur le courant de recharge ne diffère pas de la variante basée sur la prestation kilométrique, raison pour laquelle on se référera ici intégralement au chiffre 2.3.

6.4 Mise en œuvre

Impôt sur le courant de recharge (à partir de 2035)

Cet impôt est perçu à l'aide de dispositifs techniques posés sur les équipements de recharge (compteurs certifiés et interfaces de communication) et via une plateforme servant d'interface pour l'échange de données entre les équipements de recharge et les GRD. Les multiples installations et situations de recharge sont très hétérogènes et font l'objet d'innovations techniques. Les prescriptions techniques, organisationnelles et administratives relatives à la perception de l'impôt devront être établies à des niveaux appropriés, pour une prise en compte adéquate et prompte de cette hétérogénéité, d'une part, et du progrès technique d'autre part. Partant, il est prévu de préciser en particulier les prescriptions techniques, organisationnelles et administratives au niveau d'une ordonnance et de les définir en détail dans des directives de la Confédération et du secteur économique de l'électricité. Cette procédure correspond à la pratique juridique en vigueur en matière d'énergie et d'électricité.

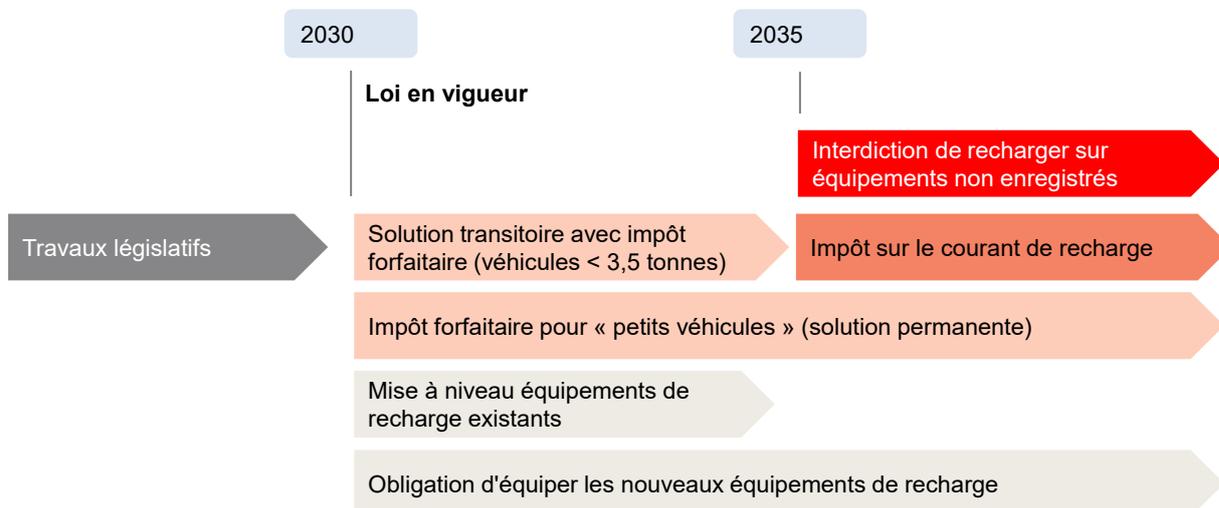
La perception proprement dite de l'impôt auprès des exploitants d'équipements de recharge sera assurée par les GRD, qui perçoivent déjà, auprès des consommateurs finaux, la rémunération pour l'utilisation du réseau et la fourniture d'électricité, les redevances aux cantons et aux communes ainsi que le supplément réseau conformément aux dispositions de la loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie⁸⁷ (LEne). La perception peut donc en principe reprendre des structures, des processus et des relations clients existants. Pour les GRD, la perception séparée du courant de recharge constitue une nouvelle

⁸⁷ SR 730.0

opération, impliquant de mettre en place de nouveaux flux de données. Une indemnisation des GRD pour leur travail de perception sera prélevée sur les recettes de l'impôt.

Le grand nombre attendu d'équipements de recharge soumis à l'impôt (et la mise à niveau technique qu'ils requerront), ainsi que la connexion/l'enregistrement de ces équipements et la définition et l'implémentation des flux de données nécessaires, demandent toutefois un certain temps de préparation, de sorte que l'impôt sur le courant de recharge ne pourra vraisemblablement être perçu qu'à partir de 2035.

Figure 37: Planification de la mise en œuvre



Impôt forfaitaire : solution transitoire (de 2030 à 2034) et solution permanente pour les « petits véhicules »

Entre l'entrée en vigueur de la loi et la date à partir de laquelle l'impôt sur le courant de recharge pourra être perçu comme décrit ci-dessus, un impôt forfaitaire à titre de solution transitoire devra être perçu pour tous les véhicules (à l'exception des véhicules utilitaires lourds et des véhicules du secteur non routier). Pour certains genres de véhicules, l'impôt forfaitaire constituera une solution à long terme.

La perception effective de l'impôt forfaitaire sera assurée par les services cantonaux des automobiles. En effet, ceux-ci disposent déjà de structures et de processus établis dans le cadre de la perception des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur, qui ne diffèrent pas substantiellement de l'impôt forfaitaire. La perception de l'impôt forfaitaire ne requiert aucune autre donnée que celles du SIAC. En outre, les services cantonaux des automobiles perçoivent déjà la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds pour le compte de la Confédération. Le temps de préparation devrait donc être relativement court (1 à 1,5 an), de sorte que les préparatifs pourront débuter à mi-2028.

Réglementation de la procédure administrative par le Conseil fédéral

Les dispositions relatives à la procédure administrative de la perception de l'impôt doivent notamment être précisées au niveau d'une ordonnance. Il s'agit par exemple de la période fiscale concrète, du moment du versement de l'impôt, des délais et modes de paiement, de la compétence cantonale de perception selon le canton d'immatriculation du véhicule, ainsi que de la démarche à effectuer si le véhicule change de site, du paiement de l'impôt pour différents types de plaques d'immatriculation, et du remboursement de l'impôt en cas de retrait de la circulation.

7 Commentaire des différents articles de la variante « courant de recharge »

7.1 Constitution fédérale

Remarques générales

En conséquence du projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la compétence de la Confédération pour percevoir une redevance pour l'utilisation d'autres moyens de propulsion que les carburants prévus à l'art. 131, al. 1, let. e, Cst. dans les véhicules automobiles, a été inscrite à l'art. 131, al. 2, let. b, Cst. Selon l'art. 86, al. 2, let. d, Cst., le produit net de cette redevance est attribué au FORTA. Afin que le produit net de l'impôt sur le courant de recharge puisse être utilisé de façon analogue aux impôts sur les huiles minérales, il faut adapter, sur certains points, les art. 86 (al. 2, let. d, e et e^{bis}, ainsi qu'al. 2^{bis} et 4, let. a et b), l'art. 131 (al. 1 et 2, let. b) et l'art. 196 (ch. 3, al. 2 et 2^{bis}).

Les impôts sur les carburants (huiles minérales) se composent de l'impôt à la consommation (« impôt de base ») et de la surtaxe sur l'impôt à la consommation. Le produit net de l'impôt de base est affecté pour moitié au FSCR, et pour 10 % en règle générale au FORTA ; le reste alimente le budget général de la Confédération. Le produit net de la surtaxe est entièrement affecté au FORTA. Cette bipartition entre impôt de base et surtaxe (qui remonte à des raisons historiques) ne doit pas être reprise dans les nouveaux impôts sur le courant de recharge des véhicules électriques, car elle est souvent considérée comme compliquée et obscure. À sa place, la répartition du produit net de la redevance doit se faire par pourcentages, et les parts devront être fixées de manière à correspondre à la répartition en vigueur des impôts sur les huiles minérales (impôt de base et surtaxe).

En outre et indépendamment de l'impôt sur le courant de recharge, il faut adapter l'art. 86, al. 2, let. b, relatif à l'utilisation du produit net de l'impôt sur les véhicules automobiles. Cela doit se faire dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales, qui visent à réduire les importants déficits structurels attendus.

Art. 86

Al. 2

Let. b

En conséquence de l'entrée en vigueur du FORTA en 2018, le produit net de l'impôt à la consommation spécial sur les véhicules automobiles (art. 131, al. 1, let. d, Cst. ; « impôt sur les véhicules automobiles ») a été intégralement attribué au FORTA, par affectation obligatoire, en vertu de l'art. 86, al. 2, let. b. Avant 2018, ce produit net était entièrement versé au budget général de la Confédération. La nouvelle disposition prévoit qu'au moins les 50 % du produit net doivent être affectés au FORTA. Elle permet, en cas de besoin, d'utiliser une part de l'impôt sur les véhicules automobiles pour le budget général de la Confédération, par exemple lorsqu'il s'agit de respecter les prescriptions du frein à l'endettement.

Let. d

Selon la formulation en vigueur, la totalité du produit net de la redevance pour les véhicules automobiles utilisant d'autres moyens de propulsion que les carburants prévus à l'art. 131, al. 1, let. e, Cst. serait affectée au FORTA. Pour qu'à l'avenir une part du produit net des nouveaux impôts puisse être affectée au FSCR et que le budget général de la Confédération en reçoive une autre part, la disposition en vigueur est modifiée. La modification apportée permet que les moyens alimentent les destinations de financement respectives dans la même proportion que les impôts sur les huiles minérales.

C'est pourquoi la part du produit net des nouveaux impôts attribuée au FORTA doit être d'au moins 40 %. Cette part correspond à la surtaxe sur l'impôt sur les huiles minérales, qui revient intégralement au FORTA. Un autre point dont il faut tenir suffisamment compte est qu'« en règle générale », 10 % de l'impôt de base sur les huiles minérales passent en outre au FORTA. À cet effet, une fourchette est fixée pour la part du FORTA dans le nouvel impôt. Pour que cette fourchette corresponde à la réglementation de l'impôt de base sur les huiles minérales, elle ne doit pas s'étendre à plus de 46 %.

La fourchette de 40 à 46 % crée ainsi une marge de manœuvre de 6 points de pourcentage. Cette marge de décision répond à celle dont dispose actuellement le Parlement, qui peut assigner de manière flexible 10 % de l'impôt de base en faveur soit du FORTA, soit du budget général de la Confédération. La limite supérieure de 46 % comprend ici la part que forme par rapport au tout la surtaxe augmentée de 10 % de l'impôt de base antérieur. Les parts de l'impôt qui sont ici mentionnées divergent des parts de la redevance, car aucun équivalent TVA n'est ajouté à l'impôt sur le courant de recharge (cf. ch. 8.1.3).

Cette réglementation garantit que le nouvel impôt offre la même flexibilité dans la répartition des moyens que le système préexistant des impôts sur les huiles minérales. Elle garantit en même temps que tous les fonds et budgets destinataires bénéficient du nouvel impôt dans les mêmes proportions que pour les impôts sur les huiles minérales.

Let. e

Il s'agit ici d'une modification de technique législative qui n'a pas de conséquences sur le fond. Pour une meilleure lisibilité, la formulation actuelle alambiquée est remaniée pour comprendre les deux chiffres 1 et 2. De plus, le dernier élément de la disposition en vigueur « (... mais au plus à 310 millions de francs... ») est transféré dans un nouveau chiffre 2^{bis}, puisque celui-ci s'applique également à une partie du nouvel impôt.

Let. e^{bis}

La nouvelle lettre e^{bis} permet d'assurer qu'en vertu de l'article 131, al. 1, let. f, une part supplémentaire du produit net du nouvel impôt alimente également le fonds, comme c'est le cas pour l'impôt sur les huiles minérales. Pour parvenir à une équivalence avec le système antérieur – notamment avec la lettre e, qui règle l'attribution de l'impôt à la consommation sur les carburants (à l'exception des carburants d'aviation) – cette part a été fixée à 6 % du produit net. Les let. e et e^{bis} sont liées aux dispositions transitoires de l'art. 196, ch. 3, al. 2 et 2^{bis}. Ces dispositions transitoires remontent à l'introduction du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et ont été modifiées par la suite lors de l'introduction du FORTA. En conséquence, selon la Constitution fédérale actuelle, une partie (la moitié de l'impôt de base) de l'impôt sur les huiles minérales obligatoirement affecté au FSCR, est affectée aux intérêts et au remboursement de l'avance au FIF.

La lettre e^{bis} reporte en miroir sur le nouvel impôt la réglementation de la lettre e. Cette règle tient compte du fait que l'on renonce, pour le nouvel impôt, à une bipartition entre impôt de base et surtaxe. En fixant un taux fixe, on crée une solution équivalente, mais plus simple, pour relier les moyens au fonds, dans le nouvel impôt également.

Le choix du taux de 6 % repose sur une correspondance calculatoire avec le mécanisme antérieur de la lettre e, qui dispose que 9 % de la surtaxe sur les huiles minérales et 9 % de la moitié du produit net de l'impôt sur les huiles minérales (impôt de base) alimentent le fonds.

Au total, il en résulte un apport de ressources de l'ordre de 6 % du produit net de tout l'impôt sur les huiles minérales. L'équivalence avec le système antérieur est ainsi assurée.

Al. 2^{bis}

Dans l'al. 2^{bis}, il est prévu que la somme des moyens qui alimentent le fonds selon l'alinéa. 2, lettres e et e^{bis}, reste limitée à 310 millions de francs par an. Cette limite maximale existe déjà dans le droit en vigueur et est indexée dans la loi. Vu l'introduction de la let. e^{bis}, il est nécessaire de fixer à nouveau et explicitement dans un nouvel alinéa le plafond existant, pour intégrer également ce nouvel apport de moyens dans le calcul.

Al. 4

La disposition actuelle est complétée dans le sens où le FSCR reçoit également, comme dans le cas de l'impôt sur les huiles minérales, une partie du produit net du nouvel impôt (30 %). Pour une meilleure lisibilité, cette disposition est subdivisée en deux lettres a et b. La part de 30 % de l'impôt qui est ici mentionnée diverge de la part prévue pour la redevance, car aucun équivalent TVA n'est ajouté à l'impôt sur le courant de recharge (cf. ch. 8.1.3).

Art. 131

Al. 1, let. f (nouvelle)

L'al. 1 de l'art. 131 énumère les impôts à la consommation spéciaux que la Confédération peut percevoir. Il leur est ajouté l'impôt à la consommation sur les moyens de propulsion de véhicules automobiles qui ne fonctionnent pas avec des carburants au sens de l'art. 131, al. 1, let. e. À cet effet, la disposition est complétée par une nouvelle let. f.

Al. 2

À l'heure actuelle, l'art. 131, al. 2, let b prévoit que la Confédération puisse percevoir une redevance sur les véhicules à moteurs lorsqu'ils utilisent d'autres moyens de propulsion que des carburants au sens de l'al 1, let. e. Cette disposition n'a plus lieu d'être, car à l'avenir ce point sera réglé dans la nouvelle lettre f de l'alinéa 1. L'actuelle lettre b soit donc être radiée, et l'alinéa 2 qui suit doit être formulé sous une forme proche de la version qui était inscrite dans la Constitution fédérale avant le 1er janvier 2018. La seule différence avec cette ancienne formulation est une précision selon laquelle la Confédération ne peut pas s'appuyer sur cette disposition pour prélever une surtaxe sur les carburants d'aviation.

Art. 196

Ch. 3

Al. 2 et 2^{bis}

Chacune de ces deux dispositions en vigueur est complétée par un renvoi à la lettre e^{bis} (« ... lettre e et e^{bis} seront crédités non pas au fonds... » à l'al. 2 ; et « ... let et et e^{bis} » à l'al. 2^{bis}). Ici aussi, il s'agit de faire s'appliquer au nouvel impôt la disposition en vigueur concernant l'impôt sur les huiles minérales (cf. également les explications qui précèdent concernant le nouvel alinéa e^{bis}).

7.2 Loi fédérale concernant un impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Section 1 : Dispositions générales

Art. 1 Objet

L'objet de la LIVEI est l'impôt que, sur la base de l'art. 131, al. 1, let. f, Cst., la Confédération peut prélever sur l'électricité qui est fournie à un équipement de recharge pour recharger un véhicule électrique immatriculé pour la circulation routière.

Art. 2 Définitions

Les termes les plus importants utilisés dans cette loi sont définis à l'art. 2.

Let. a : Sont réputés véhicules électriques au sens de la LIVEI, d'une part, les véhicules électriques à batterie (BEV), et d'autre part les véhicules hybrides rechargeables (PHEV, cf. lettre b). Ces véhicules sont parfois appelés « véhicules électriques à brancher ». De tels véhicules disposent d'un connecteur de charge et ils stockent dans une batterie de l'électricité provenant d'une source externe. Les BEV sont propulsés exclusivement par un moteur électrique et, à la différence des véhicules traditionnels, ils n'ont plus besoin de boîtes de vitesses. L'énergie est tirée de la batterie du véhicule. La batterie est rechargée sur un équipement de recharge alimenté en électricité par le réseau de distribution ou par les propres installations de production et de stockage des détenteurs (notamment destinées à leur propre consommation ; regroupements à cette fin et réseaux de faible envergure). Une partie de l'énergie peut être récupérée lors des freinages et stockée dans la batterie (freinage régénératif). Les véhicules dits « *mild hybrid* » et « *full hybrid* » (*Hybrid Electric Vehicles*, HEV) qui ne disposent pas d'un connecteur de charge et dont la batterie n'est donc pas rechargée à partir d'une source d'électricité externe ne sont pas considérés comme des véhicules électriques. Ces véhicules sont soumis aux impôts sur les huiles minérales.

Let b : Les PHEV sont un sous-ensemble des véhicules électriques. Ils sont équipés tant d'un moteur à combustion que d'un moteur électrique alimenté à partir d'une batterie, qui, comme dans les BEV, est rechargée à partir d'une source d'électricité externe. Font également partie des véhicules électriques les véhicules avec prolongation d'autonomie (*range extenders*). Ce sont des véhicules électriques dont

un moteur à combustion supplémentaire, à l'essence, entraîne une génératrice qui produit de l'électricité et recharge ainsi la batterie. Les véhicules *mild hybrid* et *full hybrid* (Hybrid Electric Vehicles, HEV) qui ne disposent pas d'un connecteur de charge et dont les batteries ne peuvent donc pas être rechargées à partir d'une source d'électricité externe, ne sont pas considérés comme des véhicules hybrides rechargeables.

Let. c : Par courant de recharge, on entend la quantité d'énergie électrique fournie à un équipement de recharge pour les batteries de véhicules électriques.

Let. d : Sont réputés équipements de recharge les installations fixes et les appareils mobiles qui sont destinés ou conviennent à la recharge de véhicules électriques soumis à l'impôt sur le courant de recharge. En font partie les bornes de recharge individuelles avec un ou plusieurs points de recharge, ainsi que les installations de recharge avec plusieurs bornes de recharge. Les appareils mobiles comprennent les câbles de recharge tels que les « Juice Boosters » ou d'autres solutions de recharge prêtes à brancher, ainsi que les câbles de recharge de secours, qui se caractérisent par des raccordements au réseau flexibles et facilement interchangeables.

Let. e : Le terme « impôt » recouvre à la fois l'impôt sur le courant de recharge et l'impôt forfaitaire.

Let. f : L'impôt sur le courant de recharge est l'impôt auquel est soumis un véhicule électrique lors de sa recharge sur un équipement de recharge. Il doit être distingué de l'impôt forfaitaire.

Let. g : La définition se fonde sur celle du réseau de distribution figurant à l'art. 4, al. 1, let. i, LApEI.

Lettre h: Est réputée détenteur du véhicule toute personne physique ou morale inscrite en tant que détenteur dans le permis de circulation d'un véhicule électrique immatriculé en Suisse.

Art. 3 Autorité compétente

Al. 1

L'exécution et la perception d'un impôt sur le courant de recharge constituent une tâche nouvelle qui, pour le moment, n'est encore attribuée à aucun office fédéral existant (XXXX). La création d'un nouvel office fédéral ad hoc n'est pas nécessaire. En perspective du message, cette tâche et ces compétences seront attribuées à une unité organisationnelle existante de l'administration fédérale.

Al. 2

L'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques peut varier selon la situation, tant sur le plan technique qu'organisationnel. Le développement de l'infrastructure de recharge est en cours et n'est pas encore achevé. En outre, plus de 600 gestionnaires de réseau de distribution participeront à la perception de l'impôt sur le courant de recharge. Des prescriptions sont nécessaires pour que des principes uniformes soient appliqués lors de la perception technique proprement dite de l'impôt (mesure de la quantité d'énergie imposée) et lors de la procédure de perception par les services concernés. Comme il s'agit en particulier de prescriptions techniques et organisationnelles/administratives, XXXX est habilité à les édicter lui-même.

Al. 3

XXXX (autorité à préciser) exerce la surveillance des gestionnaires de réseau de distribution et des autres services de perception. Il peut à cet effet réaliser auprès d'eux, par exemple, des audits portant sur la taxation correcte, l'encaissement de l'impôt et le versement des recettes à la Confédération.

Al. 4

Pour s'acquitter de ses tâches, XXXX doit disposer des données de base nécessaires. Il est indispensable que XXXX puisse consulter non seulement les données de mesure et les données de base, mais aussi traiter des données personnelles, y compris des données personnelles sensibles, et des données de personnes morales, en particulier dans le domaine des poursuites pénales. Selon l'art. 5, let. c, ch. 5, LPD, les données sur des poursuites ou sanctions pénales et administratives, sont considérées comme sensibles. Selon l'art. 34, al. 2, let. a, LPD, les organes fédéraux ne sont en droit de traiter des données personnelles sensibles que s'il existe une base légale prévue dans une loi au sens formel. Cette base est créée dans le cas présent. Dans le cadre de sa compétence d'exécution, le Conseil fédéral réglera par voie d'ordonnance les détails concernant le traitement des données prévu par la LIVEI. En outre, les articles du chapitre troisième « Protection des données » du titre deuxième du DPA deviennent applicables au traitement de données personnelles, à des fins de poursuite d'infractions.

Al. 5

L'al. 5 règle l'indemnité d'exécution de XXXX. Conformément à la pratique pour les autres impôts et redevances, les charges sont financées par les recettes de l'impôt. En analogie avec d'autres actes législatifs fiscaux, le montant de l'indemnité d'exécution doit être fixé par le Conseil fédéral.

Section 2 : Assujettissement à l'impôt

Art. 4 *Objet de l'impôt*

Est en principe soumise à l'impôt la quantité d'énergie, mesurée en kilowattheures, fournie aux équipements de recharge sur le territoire suisse. Cette obligation fiscale s'applique indépendamment du fait que le véhicule rechargé soit immatriculé pour la circulation routière en Suisse ou à l'étranger.

Art. 5 *Impôt forfaitaire*

Al. 1

Les véhicules mentionnés ici ont une consommation d'électricité annuelle moyenne sensiblement inférieure à celle d'autres genres de véhicules, tels que les voitures de tourisme ou les véhicules de livraison. C'est pourquoi ils sont souvent rechargés en mode 1 et en mode 2, c'est-à-dire sur une prise domestique ordinaire sans équipements de recharge spéciaux tels que des Wallbox. Il est souvent impossible, pour des raisons techniques, de les recharger sur des Wallbox spéciales et sur des bornes de recharge publiques en courant alternatif (mode 3) ou sur des bornes de recharge rapides spéciales en courant continu (mode 4). Le recours à un compteur certifié pour relever la quantité d'énergie utilisée pour recharger ces véhicules impliquerait donc une charge disproportionnée. Pour cette raison, les genres de véhicules ci-après doivent être imposés de manière forfaitaire :

- Motocycles au sens de l'art. 14 OETV.
- Quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur, au sens de l'art. 15 OETV
- Cyclomoteurs au sens de l'art. 18 OETV (seulement ceux avec une plaque de contrôle)

Al. 2

L'impôt forfaitaire doit être payé annuellement.

Al. 3

Pour les véhicules soumis à l'impôt forfaitaire, l'assujettissement commence le jour de l'immatriculation du véhicule. Un véhicule est immatriculé lorsqu'il dispose d'un permis de circulation valable et d'une plaque de contrôle. L'assujettissement se termine le jour où l'immatriculation est annulée. C'est en principe le cas lorsque la plaque de contrôle est restituée au service des automobiles compétent ou que celui-ci annule le permis de circulation. Le moment déterminant est celui auquel le service des automobiles saisit le retrait du véhicule de la circulation dans le SIAC. Les cyclomoteurs soumis à la redevance sont réputés immatriculés lorsqu'ils disposent d'un permis de circulation et d'une plaque de contrôle avec une vignette annuelle valable attestant qu'ils sont assurés pour la responsabilité civile.

Art. 6 *Personnes assujetties à l'impôt*

Al. 1

Let. a : Contrairement à d'autres impôts à la consommation (par ex. à l'impôt sur les huiles minérales), l'impôt sur le courant de recharge n'est pas perçu auprès du producteur ou de l'importateur, mais auprès des exploitants des installations de recharge qui fournissent le courant de recharge aux véhicules électriques. Selon le contexte, un équipement de recharge peut être exploité par son propriétaire ou par un tiers. Dans le cas d'un équipement de recharge (par ex. une Wallbox) se trouvant dans une maison individuelle, le propriétaire de la maison peut en règle générale être à la fois le propriétaire et l'exploitant de l'équipement de recharge. Dans une maison à plusieurs occupants, différentes responsabilités et différents rapports de propriété peuvent exister pour l'équipement de recharge. Il arrive souvent que la gérance ou le propriétaire de l'immeuble délègue différentes tâches à un exploitant commercial de bornes de recharge. Dans un tel cas, il s'agit d'un exploitant de borne de recharge « opérationnel », qui n'est pas forcément identique à l'exploitant d'un équipement de recharge au sens fiscal défini à l'al. 2. Les exploitants d'un équipement de recharge au sens fiscal peuvent répercuter l'impôt sur les détenteurs des véhicules électriques rechargés sur leur équipement. En règle générale, l'équipement de recharge

peut être attribué à un site de consommation au sens de l'OApEI (art. 11, al. 1), donc à une unité économique et géographique.

Let b : Les détenteurs de véhicules électriques soumis à l'impôt forfaitaire à titre exceptionnel sont assujettis à l'impôt.

Al. 2

Cette disposition définit la personne qui est réputée exploitant d'un équipement de recharge au sens fiscal aux fins de la LIVEI et qui, de ce fait, doit acquitter l'impôt (sujet fiscal). L'exploitant au sens du droit fiscal peut aussi être identique à l'exploitant opérationnel, mais ce n'est pas forcément le cas.

Let. a : Selon le Manuel Infrastructure de recharge pour l'électromobilité (MIRE-CH 2022, Association des entreprises électriques suisses [AES]), les destinataires des factures d'électricité sont généralement considérés comme les exploitants de l'équipement de recharge. Le propriétaire d'un équipement de recharge ne fait pas forcément qu'un avec l'exploitant d'un équipement de recharge au sens fiscal (c'est-à-dire le destinataire de la facture pour la rémunération de l'utilisation du réseau).

Let b : Un regroupement dans le cadre de la consommation propre (RCP) au sens de l'art. 17 LEné étant traité comme un seul consommateur final, il est réputé exploitant de l'équipement de recharge du RCP.

Let. c : Dans le cas des réseaux de faible envergure, de nombreux consommateurs finaux sont raccordés indirectement au réseau de distribution par l'intermédiaire du réseau de faible envergure. Le gestionnaire de réseau de distribution n'ayant pas connaissance des relations au sein du réseau de faible envergure, c'est l'exploitant du réseau de faible envergure qui est réputé exploitant de l'équipement de recharge qui y est raccordé.

Let. d : un équipement de recharge mobile peut être utilisé à différents endroits et, partant, soutirer du courant de recharge auprès de différents gestionnaires de réseau de distribution. Afin de simplifier la perception et de réduire les exigences techniques, il faut que le propriétaire d'un équipement de recharge mobile soit réputé exploitant au sens fiscal et donc assujetti à l'impôt. Les équipements de recharge mobiles doivent être déclarés à l'exploitant du réseau de distribution du lieu où leur propriétaire a son domicile. Le propriétaire paie l'impôt à la consommation sur la totalité du courant de recharge relevé pour l'équipement de recharge mobile, quel que soit l'endroit où celui-ci a été raccordé. Le décompte est donc effectué uniquement par l'intermédiaire du gestionnaire du réseau de distribution auquel l'équipement de recharge a été déclaré.

Al. 3

Les consommateurs finaux raccordés à un réseau de faible envergure peuvent aussi faire usage individuellement de leur accès au réseau. Étant donné que, dans un tel cas et dans d'autres cas de figure pouvant se présenter dans la pratique, la solution prévue à l'al. 2 peut ne pas être adéquate, XXXX doit avoir la possibilité de définir une solution adéquate pour des cas particuliers.

Art. 7 Succession fiscale

La succession fiscale est réglée de manière analogue à la Limpmin (art. 10). Par succession fiscale, on entend la subrogation d'un successeur en droit dans tous les droits et les devoirs d'une personne assujettie (p. ex. droit de regard sur le dossier fiscal, droit d'opposition et droits de recours). Les devoirs comprennent tant le paiement des impôts dus que d'autres obligations découlant de la loi. Le successeur fiscal peut toutefois également exercer tous les droits dont aurait bénéficié la personne assujettie initiale. Les successeurs fiscaux sont les personnes mentionnées à l'al. 2.

Section 3 : Tarifs fiscaux

Art. 8 Tarifs

Al. 1

Le tarif calculé pour l'impôt sur le courant de recharge, équivalent en moyenne aux impôts sur les huiles minérales, s'élève au total à 22,8 centimes par kilowattheure.

Al. 2

Pour les véhicules visés à l'art. 5, al. 1, le montant de l'impôt forfaitaire est défini à l'annexe 2. Pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur,

l'impôt forfaitaire dépend du poids total du véhicule. Il augmente en fonction du poids total du véhicule. Il s'agit de reproduire approximativement l'effet de l'impôt sur les huiles minérales pour les véhicules fonctionnant à l'essence et à l'huile diesel et de percevoir un impôt aussi équivalent que possible à celui-là. Pour les cyclomoteurs (par ex. les vélos électriques rapides), un montant forfaitaire unique est appliqué, parce que, pour ces véhicules, les différences de poids entre les modèles sont trop faibles pour justifier une différenciation.

Art. 9 Taxation d'office

Cette disposition prévoit une solution de repli, par exemple lorsque, en raison de défaillances techniques lors du relevé et de la transmission des données de mesure concernant le courant de recharge, on ne dispose, pour le calcul de l'impôt sur le courant de recharge, d'aucune donnée ou que de données incomplètes.

Art. 10 Compensation du renchérissement

Dans la LIVEI, la compensation du renchérissement reprend la réglementation de la Limpmin. En adoptant le projet FORTA, le Parlement a notamment introduit dans la Limpmin un nouvel art. 12f, qui donne au Conseil fédéral la compétence d'adapter, à certaines conditions, l'impôt sur les huiles minérales (impôt de base et surtaxe) au renchérissement. L'entrée en vigueur de cette disposition était subordonnée à des conditions qui ne sont pas encore réalisées aujourd'hui.

Afin que les détenteurs de véhicules électriques et ceux de véhicules fonctionnant à l'essence ou au diesel soient traités sur un pied d'égalité, cet art. 10 doit également permettre d'adapter la redevance au renchérissement. La formulation de cette disposition correspond à celle de l'art. 12f Limpmin. L'année de référence (point de départ pour la première compensation du renchérissement) n'a pas été inscrite dans la Limpmin mais décrite dans les commentaires du message FORTA relatifs à l'article sur la compensation du renchérissement. L'année de référence désignée comme déterminante est celle de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral sur la création du FORTA. Il s'agit de 2018, qui sera également l'année de référence et le point de départ pour la présente disposition sur le renchérissement. Cela permet de garantir que, en cas d'augmentation des tarifs de l'impôt sur les huiles minérales consécutive au renchérissement, les tarifs de la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques pourront être relevés dans la même proportion. L'équivalence entre la redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques et les impôts sur les huiles minérales pourra ainsi être garantie en cas d'adaptation au renchérissement.

La disposition de la Limpmin sur le renchérissement (art. 12f) ne pourra entrer en vigueur que quand la surtaxe sur les huiles minérales, après avoir été déjà augmentée de 4 centimes par décision de l'Assemblée fédérale, sera augmentée une seconde fois et mise en vigueur par l'Assemblée fédérale. Cette augmentation est en même temps la dernière adaptation au sens de l'art. 12f, let. a, Limpmin. À partir de ce moment (l'entrée en vigueur de l'art. 12f), le Conseil fédéral pourra compenser le renchérissement cumulé depuis l'année de référence (2018), à condition que, dans l'intervalle, l'indice des prix de la construction en matière de génie civil ait augmenté d'au moins 3 % et que le besoin soit avéré.

Aucune entrée en vigueur séparée n'est prévue pour cette disposition sur le renchérissement. Elle entre donc en vigueur en même temps que la LIVEI. Pour que le Conseil fédéral puisse compenser le renchérissement une première fois, il faut toutefois que l'Assemblée fédérale, après l'entrée en vigueur de la LIVEI, augmente une première fois les tarifs de l'impôt et que cette augmentation entre en vigueur. Pour initier la règle sur le renchérissement, la « dernière adaptation » énoncée à l'article 10, let. a, LIVEI serait donc la première adaptation des tarifs de la redevance décidée par l'Assemblée fédérale. Dans l'idéal, cela sera coordonné avec la deuxième augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales. Après avoir compensé une première fois le renchérissement, le Conseil fédéral pourra, respectivement, compenser aussi bien le renchérissement sur les impôts sur les huiles minérales (tarif de base et/ou surtaxe) que les tarifs de l'impôt sur le courant de recharge des véhicules électriques, après que l'indice des prix de la construction en matière de génie civil aura augmenté d'au moins 3 % depuis la dernière compensation du renchérissement par le Conseil fédéral ou la dernière adaptation des tarifs de l'impôt par l'Assemblée fédérale, et si le besoin est avéré.

Section 4 : Exonération et remboursement de l'impôt

Art. 11 Exonération de l'impôt

Al. 1

Cet article reprend par analogie la réglementation de l'art. 17, al. 1, let. g et h, Limpmin. Cette exonération repose sur le droit international, notamment sur la Convention de Vienne du 18 avril 1961 sur les relations diplomatiques, qui prévoit l'exonération de tous les impôts fédéraux, cantonaux et communaux directs et indirects. En analogie avec l'art. 26, al. 1, let. c, Oimpmin et avec l'art. 4, al. 1, let. e, LVA, les véhicules électriques de gouvernements étrangers en mission officielle sont également exonérés de l'impôt.

Al. 2

En analogie avec la réglementation de la Limpmin (art. 17, al. 1bis), le Conseil fédéral est compétent pour fixer les conditions de l'exonération, et XXXX pour régler la procédure.

Al. 3

Dans certains cas où la mise en œuvre de l'impôt s'avère particulièrement difficile ou disproportionnée, le Conseil fédéral devrait se voir accorder la compétence d'en exonérer partiellement ou totalement, par voie d'ordonnance, certains exploitants de bornes de recharges sur lesquelles ne sont rechargés que des véhicules électriques destinés à une affectation particulière, ou de prévoir des réglementations spéciales. Cette disposition d'exemption doit cependant être traitée de manière restrictive, car les principes fondamentaux énoncés respectivement aux chiffres 2.1.3.1 et 6.1.3.1 doivent être respectés (assurer le financement et conserver le niveau de revenu qu'apportaient les impôts sur les huiles minérales ; équivalence de la charge financière pour les assujettis).

Il pourrait être nécessaire, par exemple, d'exonérer de l'impôt, dans le cadre de la coopération militaire internationale, des troupes d'autres États ayant adhéré au Partenariat pour la paix et des membres de ces troupes.

Art. 12 Remboursement de l'impôt

Al. 1

Le cas échéant, la recharge bidirectionnelle sera utilisée à l'avenir. Il est possible d'utiliser un équipement de recharge non seulement pour faire passer dans le véhicule (recharge) de l'énergie issue du réseau électrique, d'une installation photovoltaïque ou d'un accumulateur, mais aussi pour réinjecter du courant (décharge), à partir du véhicule, dans le réseau électrique, un accumulateur ou un circuit de consommateur final (appareil, machine, etc.). La recharge et la réinjection (décharge) ne doivent pas obligatoirement avoir lieu sur le même équipement de recharge. L'al. 1 garantit que l'impôt n'est perçu qu'une seule fois, c'est-à-dire uniquement sur la quantité d'énergie effectivement consommée par le véhicule.

Étant donné que c'est l'exploitant de l'équipement de recharge qui est assujéti à l'impôt, c'est lui qui percevra le remboursement en cas de réinjection (décharge). La forme sous laquelle l'exploitant du système de recharge verse le remboursement à l'utilisateur du véhicule est une affaire de droit privé entre les deux parties. Le remboursement à l'exploitant de l'équipement de recharge se fait périodiquement, simultanément à l'encaissement de l'impôt sur le courant de recharge.

La quantité d'énergie donnant droit à un remboursement est mesurée par les instruments de mesure certifiés mêmes qui servent à déterminer la quantité de courant de recharge distribuée par l'équipement de recharge. Autrement dit, la quantité d'énergie qui donne droit à un remboursement est celle que l'équipement de recharge (qui reçoit le courant déchargé) fournit au réseau électrique, à un accumulateur ou à un circuit de consommateur final.

Al. 2

Selon l'art. 18, al. 2, Limpmin, la surtaxe sur les huiles minérales est remboursée lorsque le carburant a été utilisé pour l'agriculture ou la sylviculture, l'extraction de pierres naturelles ou la pêche professionnelle. Ces dispositions de la Limpmin relatives au remboursement doivent également être reprises pour l'impôt sur le courant de recharge afin qu'une égalité de traitement soit garantie. S'agissant de déterminer le montant du remboursement prévu à l'art. 13, al. 1, le Conseil fédéral, comme c'est le cas avec la Limpmin, ne rembourse que la part correspondant à la surtaxe sur les huiles minérales.

Al. 3

Dans l'agriculture et la sylviculture, le montant du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales est déterminé selon des normes de consommation et non selon la consommation effective de carburant (c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire d'attester la consommation lors de la demande de remboursement). Le remboursement se fonde donc sur la quantité de carburant qui, dans des conditions moyennes, est normalement consommée par unité de surface et par genre de culture ou par mètre cube de bois abattu, façonné ou transporté ou par hectare de forêt ou de pépinière (art- 58 et 61 Limpmin).

Une application simultanée de cette procédure de consommation selon les normes et du remboursement de l'impôt sur le courant de recharge entraînerait un double remboursement, ce que l'al. 3 permet d'éviter.

Al. 4

L'art. 18, al. 1^{er} Limpmin prévoit que la part de l'impôt prélevé sur les carburants utilisés pour les dameses de pistes qui est destinée à des tâches et dépenses liées à la circulation routière est remboursée. Dans ce cas également, il faut reprendre la règle de la Limpmin dans la LIVEI afin de garantir une égalité de traitement fiscal entre les carburants fossiles et l'électricité utilisée comme énergie de propulsion.

Art. 13 Montant du remboursement, procédure et intérêts

Comme le prévoit la Limpmin, le Conseil fédéral fixe le montant du remboursement et règle la procédure (art. 18, al. 4, Limpmin). L'impôt sur le courant de recharge peut en principe être remboursé selon la même procédure que l'impôt sur les huiles minérales.

Section 5 : Perception de l'impôt

Art. 14 Impôt sur le courant de recharge

Al. 1

Étant donné que ce sont les gestionnaires de réseau de distribution qui facturent aux consommateurs finaux, selon le principe du prélèvement du courant de recharge inscrit à l'art. 14, al. 2, LApEI, la rétribution de l'utilisation du réseau et, selon le cas, la fourniture de l'électricité, on se fonde, pour la perception de l'impôt sur le courant de recharge (taxation et encaissement), sur des relations clients déjà existantes. Par conséquent, l'impôt sur le courant de recharge doit être perçu par l'intermédiaire des gestionnaires de réseau de distribution, qui doivent, si nécessaire, engager des procédures de poursuite pour recouvrer l'impôt dû. Les gestionnaires de réseau de distribution n'assument toutefois aucune responsabilité pour les défauts de paiement. L'accomplissement de ces tâches (collecte des données de mesure et encaissement/recouvrement) implique également le traitement de données, y compris de données personnelles et de données des personnes morales. Étant donné qu'il ne s'agit pas en l'occurrence de données personnelles sensibles, le Conseil fédéral édictera par voie d'ordonnance, dans le cadre de sa compétence d'exécution, les dispositions nécessaires sur les modalités du traitement des données.

Al. 2

Les gestionnaires de réseau de distribution doivent verser périodiquement les recettes fiscales à XXXX (une fois par an selon l'art. 23).

Al. 3

Cette disposition reflète la pratique de perception d'autres impôts et redevances, par exemple celle pour la redevance forfaitaire perçue par les cantons sur le trafic des poids lourds. Cela correspond à un principe de la législation fiscale suisse qui veut que l'on prélève sur les recettes fiscales de l'impôt les montants nécessaires pour payer les coûts d'exécution qu'entraînent sa perception et son encaissement pour les autorités administratives ou les tiers auxquels il est fait appel.

Al. 4

Les gestionnaires de réseau de distribution rendent des décisions au sens de l'art. 5 PA si les assujettis contestent le montant de l'impôt facturé.

Al. 5

Dans les activités relevant de l'État qui leur sont attribuées dans le cadre de la présente loi, les gestionnaires de réseau de distribution agissent en application de la PA. Ils sont considérés comme une autorité au sens de l'art. 1, al. 2, let. e, PA. Les assujettis sont tenus de collaborer à la constatation des faits (art. 13 PA). En vertu de l'art. 80, al. 2, ch. 2, LP, les décisions des gestionnaires de réseau permettent de requérir une mainlevée définitive d'opposition en cas de poursuite.

Art. 15 Impôt forfaitaire

Al. 1

Lorsque la perception (taxation et encaissement) n'est pas basée sur le courant de recharge, mais sur une imposition forfaitaire, elle passe par les services cantonaux des automobiles, car ce sont eux qui assurent l'immatriculation des véhicules. Ils disposent donc déjà de toutes les données nécessaires à la perception de l'impôt forfaitaire. En outre, comme les services cantonaux des automobiles facturent déjà les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur, ils peuvent ici aussi s'appuyer sur des structures et des processus existants, ce qui est avantageux en termes de synergies. Cette répartition des tâches s'inspire de la solution appliquée pour la perception de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds, qui est également prélevée par les services cantonaux des automobiles. Si nécessaire, les organes d'exécution cantonaux doivent engager une procédure de poursuite pour le recouvrement de l'impôt dû. À l'instar des gestionnaires de réseau de distribution, ils doivent pouvoir traiter des données, y compris des données personnelles et des données de personnes morales, dans l'accomplissement des tâches que leur attribue la LIVEI. À cet égard, on peut se reporter aux commentaires relatifs à l'art. 14, al. 1. Les traitements de données que les organes d'exécution cantonaux effectuent dans le SIAC en relation avec les tâches qui leur incombent en vertu de la LIVEI sont régis par les dispositions pertinentes de la LCR (art. 89a ss) et de l'ordonnance sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation.

Al. 2

Les organes d'exécution cantonaux doivent verser périodiquement les recettes fiscales à XXXX. Il appartiendra au Conseil fédéral de fixer les détails dans le cadre de sa compétence d'édicter des dispositions d'exécution.

Al. 3

Cette disposition reflète la pratique selon laquelle les cantons perçoivent d'autres impôts et redevances, par ex. dans la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds.

Al. 4

À l'instar des gestionnaires de réseau de distribution, les organes d'exécution cantonaux rendent aussi des décisions concernant le montant de l'impôt.

Al. 5

Dans ses activités visées à l'al. 1, l'organe cantonal d'exécution applique la PA et elle est une autorité au sens de l'art. 1, al. 2, let. e, PA. En vertu de l'art. 80, al. 2, ch. 2, LP, ses décisions permettent de requérir une mainlevée définitive dans d'éventuelles procédures de poursuite.

Art. 16 Obligations des exploitants d'équipements de recharge

En tant que sujets fiscaux, les exploitants d'équipements de recharge ont l'obligation de coopérer à la perception et de mettre à disposition les données de mesure nécessaires (cf. également le ch. 6.2.4.2 concernant l'outillage et l'enregistrement)

Let. a :

Les exploitants d'équipements de recharge ont l'obligation de munir leurs équipements de recharge d'installations de mesure certifiées (obligation d'outillage et de mise à niveau). Cette certification garantit que les installations de mesure satisfont à des exigences élevées en matière de précision, de protection contre les manipulations et de fiabilité technique.

L'exploitant répond du fait que les installations de mesure utilisées satisfont aux exigences techniques en vigueur et fonctionnent correctement.

Let. b :

Les exploitants d'équipements de recharge ont l'obligation de déclarer ou de faire déclarer par un installateur-électricien l'équipement de recharge à leur gestionnaire de réseau de distribution. Cette obligation de déclaration au gestionnaire de réseau de distribution s'inscrit dans le cadre du système d'annonce déjà en place pour les bornes de recharge (obligations d'annonce et de contrôle selon l'ordonnance sur les installations à basse tension et les prescriptions des distributeurs d'électricité de l'Association des entreprises électriques suisses [AES]). Dans de très rares cas, il peut arriver qu'un site de consommation ne soit raccordé à aucun réseau de distribution parce que l'énergie est entièrement produite en interne. Dans ces cas, l'exploitant d'équipement de recharge doit faire une déclaration à XXXX.

Let. c :

Un processus de recharge peut durer plusieurs heures, raison pour laquelle il faut garantir que la quantité de courant de recharge soit enregistrée sans interruption pendant tout le processus. Le gestionnaire d'équipement de recharge doit veiller à ce qu'aucune interruption ne survienne.

Les installations de mesure sont certifiées et remplissent donc des exigences élevées en matière de précision et de protection contre les manipulations, ce qui garantit la constance et la fiabilité des données relevées. Malgré cette sécurité technique, l'exploitant de l'équipement de recharge reste tenu de surveiller le bon fonctionnement de l'installation de mesure. Si l'exploitant constate des irrégularités, par exemple des écarts notables dans les valeurs mesurées ou des indices d'un possible dysfonctionnement, il est tenu de réagir immédiatement. Il doit non seulement signaler le problème au GRD compétent, mais aussi, le cas échéant, faire réparer ou remplacer l'installation de mesure.

Let. d :

En outre, l'exploitant de l'équipement de recharge est tenu de veiller à ce que les données enregistrées par l'installation de mesure soient correctement transmises à l'organe compétent. En règle générale, cette transmission des données a lieu automatiquement, via une interface numérique vers la plateforme de données centrale. La transmission porte en particulier sur la quantité de courant qui a été consommée pendant le processus de recharge, ainsi que sur l'identification de l'équipement de recharge.

Art. 17 Détermination du gestionnaire de réseau de distribution par XXXX

Si un site de consommation n'est raccordé à aucun réseau de distribution (cf. aussi les commentaires relatifs à l'art. 16, let. b), XXXX, en concertation avec le canton compétent, attribue l'équipement de recharge concerné à un gestionnaire de réseau de distribution. Ce sera par exemple celui qui gère le réseau de distribution sur le territoire où se trouve l'équipement de recharge.

Art. 18 Interdiction de recharge au moyen d'équipements non enregistrés

La recharge de véhicules immatriculés n'est autorisée que si la quantité d'énergie est saisie et taxée conformément aux prescriptions de l'art. 21. La recharge sur des équipements non enregistrés (par ex. bornes de recharge, installations de recharge, Wallbox, équipements de recharge mobiles, câbles de recharge portables pour prise), ou sur des prises domestiques ou industrielles, est donc interdite.

Les véhicules électriques visés à l'art. 5 ne sont pas concernés par cette interdiction et sont soumis à un impôt forfaitaire. Il serait disproportionné, au sens de l'art. 21 et par rapport à la faible quantité d'énergie prélevée, d'outiller des prises de courant ou des câbles de recharge. Les motocycles au sens de l'art. 14 OETV, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur au sens de l'art. 15 OETV et les cyclomoteurs au sens de l'art. 18 OETV peuvent donc être rechargés sur des équipements de recharge et des prises non enregistrés.

Art. 19 Plateforme de données

Al. 1

Pour la perception de l'impôt sur le courant de recharge, la plateforme de données prévue aux art. 17g à 17i LApEI sera utilisée, et son usage devra être étendu à cette fin (cf. art. 17f LApEI). La perception d'un impôt sur le courant de recharge fourni par les équipements de recharge sera à l'origine de nombreuses interfaces pour le transfert de données. Il faut s'attendre à plus d'un million d'installations / de points de recharge. Il existe également une multitude de « solutions backend » (logiciels et infrastructure informatique pour la gestion et le pilotage de la borne de recharge), impliquant également des protocoles de communication pour la transmission des données. La plateforme centrale prévue vise à faciliter un échange de données normalisé entre les participants et à permettre aux gestionnaires de réseau de

distribution, qui perçoivent l'impôt auprès des exploitants d'équipements de recharge, d'accomplir efficacement leurs tâches. La possibilité d'utiliser dans le cadre de la perception d'impôts la plateforme de données prévue dans la LApEI offre des synergies.

Al. 2

Les données de base concernent en particulier l'identification de l'équipement de recharge et de son exploitant assujetti, ainsi que le rattachement au gestionnaire de réseau de distribution (au moyen du numéro de point de mesure). Les données de mesure sont les indications relatives à la quantité d'énergie en kilowattheures selon le compteur certifié. Les données de base sont sauvegardées dans la plateforme de données. Les données de mesure peuvent être soit uniquement transmises, soit sauvegardées, en fonction des exigences techniques de la perception. Le Conseil fédéral précisera par voie d'ordonnance les données de base et de mesure ainsi que les processus des flux de données et fixera les intervalles de saisie des données de mesure, les formats des données et les délais.

Al. 3

Selon la LApEI en vigueur, les coûts de l'exploitant de la plateforme de données sont couverts par une rémunération perçue auprès des gestionnaires de réseau de distribution (art. 17i, al. 3). La perception de l'impôt sur le courant de recharge constitue pour l'exploitant de la plateforme de données une tâche supplémentaire, qui ne sert pas, à strictement parler, à l'approvisionnement en électricité et n'est pas couverte par la rémunération perçue auprès des gestionnaires de réseau de distribution. Il faut donc que cette tâche supplémentaire soit également indemnisée par le biais des recettes de l'impôt sur le courant de recharge. Les coûts de la perception de l'impôt sur le courant de recharge et ceux de l'exécution des tâches relevant de la législation sur l'approvisionnement en électricité devront donc être délimités à l'aide de clés de répartition adéquates.

Al. 4

Cette disposition garantit que XXXX et les gestionnaires de réseau de distribution ont accès aux informations sauvegardées sur la plateforme de données. Cet accès est absolument nécessaire pour une exécution efficace des tâches. L'accès aux données est accordé uniquement dans les limites des attributions de XXXX et des gestionnaires de réseau de distribution. En d'autres termes, chaque organe ne peut accéder qu'aux données dont il a besoin pour accomplir ses tâches spécifiques.

Art. 20 Protection des données

Al. 1

Dans le cadre de la LIVEI, plusieurs organes de différents niveaux (Confédération, canton, particuliers) traitent des données personnelles. L'art. 20 précise que les dispositions de la loi fédérale sur la protection des données s'appliquent au traitement de données personnelles. Cette précision est notamment importante pour les services cantonaux des automobiles qui traitent des données personnelles en lien avec la perception de l'impôt forfaitaire, car le traitement des données par des autorités cantonales est ordinairement soumis à la législation cantonale en matière de protection des données.

Al. 2

Depuis l'entrée en vigueur de la loi révisée sur la protection des données le 1^{er} septembre 2023, les données des personnes morales ne sont plus considérées comme des données personnelles au sens de l'art. 5, let. a LPD. Le traitement des données des personnes morales par les organes fédéraux est désormais réglé aux art. 57r ss de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). Ces dispositions doivent également s'appliquer au traitement des données de personnes morales par les organes de perception agissant dans le cadre de la LIVEI.

Art. 21 Calcul du courant de recharge et transmission des données

Al. 1

Des installations de mesure certifiées sont indispensables au calcul du courant de recharge. Les règles concernant les compteurs électriques fixées dans l'ordonnance du DFJP sur les instruments de mesure de l'énergie et de la puissance électriques (OIMepe ; RS 941.251) peuvent ici servir de base. Les compteurs d'électricité destinés à mesurer la consommation ou la livraison d'électricité dans les ménages privés, les arts et métiers et l'industrie légère, sont soumis à cette ordonnance. En sont exceptés, aujourd'hui encore, les compteurs d'électricité utilisés par des clients de passage aux bornes de recharge pour véhicules électriques. Cette exception devra être supprimée lors de la révision de l'OIMepe.

Les travaux concernant cette révision ont été suspendus pour le moment ; ils reprendront probablement encore en 2025. La date de cette reprise sera subordonnée à celle où les changements de la directive relative aux instruments de mesure (2014/32/UE), actuellement en consultation, auront été clarifiés. Outre les prescriptions relatives à la métrologie, d'autres prescriptions relatives aux installations de mesure seront nécessaires dans le cadre du calcul du courant de recharge. Le Conseil fédéral pourra les édicter en se fondant sur l'al. 3.

Il découle des dispositions transitoires de l'art. 38 qu'à partir du 1^{er} janvier 2030, seuls pourront encore être mis en service les équipements de recharge qui disposeront d'installations de mesure certifiées.

Si des équipements de recharge existants, c'est-à-dire ceux qui auront été mis en service au plus tard le 31 décembre 2029, continuent à être utilisés pour recharger des véhicules électriques après l'entrée en vigueur de l'impôt sur le courant de recharge (qui n'aura pas forcément lieu le 1^{er} janvier 2030, cf. art. 37), ils devront également satisfaire aux exigences de l'art. 21, al. 1, et devront donc être adéquatement mis à niveau auparavant. S'ils ne répondent pas à ces exigences et n'ont pas été mis à niveau, il sera interdit de recharger sur ces équipements des véhicules immatriculés qui ne sont pas imposés de manière forfaitaire en vertu de l'art. 5 (cf. art. 18).

L'obligation de mettre à niveau les équipements de recharge existants n'est donc pas générale ; la mise à niveau n'est obligatoire que lorsque des véhicules électriques immatriculés qui ne sont pas soumis à l'impôt forfaitaire visé à l'art. 5 continuent à être rechargés sur ces équipements.

L'exploitant de l'équipement de recharge au sens fiscal est en principe responsable de cette mise à niveau ; s'il n'est pas le propriétaire de l'équipement de recharge, il doit veiller à ce que celui-ci procède à la mise à niveau. Selon l'art. 18, il est interdit de recharger des véhicules sur des équipements de recharge non enregistrés ou insuffisamment outillés. Étant donné que les tiers ne savent généralement pas si un équipement de recharge est enregistré, le propriétaire d'un équipement de recharge non enregistré doit veiller à ce que des tiers n'y rechargent pas leurs véhicules. S'il ne prend pas cette mesure, il commet une mise en péril de l'impôt au sens de l'art. 33. Il va de soi que l'interdiction prévue à l'art. 18 est également applicable au propriétaire de l'équipement de recharge.

Al. 2

Les exploitants des équipements de recharge ont la possibilité (déclaration individuelle) de renoncer à une transmission automatique des données de mesure. Si la quantité de courant de recharge mesurée n'est pas transmise automatiquement au gestionnaire du réseau de distribution, la transmission de ces données incombe à l'exploitant de l'équipement de recharge, qui est alors soumis à une obligation de déclaration individuelle. Le Conseil fédéral règle les modalités de la saisie et de la transmission des quantités de courant de recharge mesurées.

Al. 3

Les exigences relatives à l'installation de mesure sont extrêmement techniques et il ne serait pas opportun de les préciser dans la loi. C'est pourquoi le Conseil fédéral fixera, en tenant compte de la législation fédérale sur la métrologie, les exigences techniques minimales ainsi que les autres caractéristiques, équipements, fonctionnalités et spécifications dont l'installation de mesure certifiée doit disposer aux fins prévues à l'al. 1.

Art. 22 Naissance de la dette fiscale

Al. 1

La dette fiscale naît dès le moment où du courant électrique est fourni à l'équipement de recharge, donc dès qu'il est relevé par le compteur certifié intégré à cet équipement ou posé à proximité. L'impôt est dû sur la quantité de courant de recharge qui est relevée à ce moment. L'enregistrement d'un équipement de recharge ne fait pas naître à lui seul une dette fiscale.

Al. 2

Dans le cas de l'imposition forfaitaire, la dette fiscale naît au début de l'assujettissement. L'impôt est dû uniquement parce que le véhicule est immatriculé, qu'il soit utilisé ou non.

Art. 23 Période fiscale

Al. 1

L'impôt sur le courant de recharge doit être perçu et facturé par les gestionnaires de réseau de distribution au moins une fois par an. Les délais de perception devraient notamment être alignés sur la quantité de courant de recharge relevée ou sur l'ampleur de la dette fiscale cumulée. Alors qu'en règle générale le montant annuel de l'impôt devrait être plutôt faible pour les équipements de recharge privés, il pourra être très élevé pour les équipements de recharge publics, ce qui justifiera des délais de perception courts.

Le Conseil fédéral fixe par voie d'ordonnance les modalités de paiement, y compris les périodes et délais de paiement. L'impôt sur le courant de recharge est généralement perçu par le gestionnaire de réseau de distribution auprès de l'exploitant de l'équipement de recharge. Les gestionnaires de réseau de distribution doivent avoir la possibilité de facturer au consommateur final l'impôt sur le courant de recharge, pour chaque point de soutirage, selon les mêmes modalités de paiement et en même temps que la rétribution pour l'utilisation du réseau et d'autres prestations.

Al. 2

L'impôt forfaitaire est perçu par les cantons (services cantonaux des automobiles). Le Conseil fédéral fixe par voie d'ordonnance les modalités de paiement, y compris les périodes et les délais de paiement, en tenant compte, dans la mesure du possible, des modalités de paiement cantonales en matière d'impôts sur les véhicules à moteur et des dispositions cantonales correspondantes. Au vu du faible montant de l'impôt, on renonce généralement à des paiements partiels. C'est pourquoi l'impôt ne doit être encaissé qu'une fois par an.

Art. 24 Exigibilité et prescription

Le Conseil fédéral arrête l'exigibilité de l'impôt et le moment à partir duquel il n'est plus possible de faire valoir en justice qu'un impôt n'a pas été payé (prescription).

Art. 25 Mesures administratives en cas d'impôt forfaitaire

Al. 1

Après qu'une mise en demeure du détenteur du véhicule est restée sans effet, les autorités cantonales d'immatriculation refusent ou retirent le permis de circulation et la plaque de contrôle aux véhicules suisses.

Al. 2

L'al. 2 dispose que, lorsqu'une mesure définie à l'art. 25 ne concerne qu'un véhicule électrique précis, les plaques interchangeable peuvent continuer à être utilisées pour les véhicules qui ne sont pas concernés.

Art. 26 Contrôles des gestionnaires de réseau de distribution

Al. 1

Cette disposition permet aux gestionnaires de réseau de distribution de contrôler, sur place également, l'installation de mesure et de communication de l'équipement de recharge lorsqu'il y a des indices de dysfonctionnements dans le relevé et la transmission des données de mesure. En cas de soupçon d'infraction à la loi (par ex. de manipulation du compteur), le gestionnaire de réseau de distribution est tenu de communiquer le cas à XXXX à des fins de poursuite.

Al. 2

Les gestionnaires de réseau de distribution n'ont pas l'obligation de procéder aux contrôles eux-mêmes. Ils peuvent déléguer ces contrôles à des installateurs-électriciens bénéficiant d'une autorisation générale conformément aux art. 7 et 8 OIBT.

Art. 27 Surveillance

Cette disposition énumère de manière non limitative les principales attributions de XXXX liées à son activité de surveillance.

Let. a : L'autorité fédérale se voit attribuer la compétence générale de procéder, auprès des gestionnaires de réseau de distribution et des organes d'exécution cantonaux, à des contrôles portant sur l'application uniforme de la loi. Il s'agit en particulier de vérifier que la taxation, l'encaissement des recettes et leur versement à la Confédération sont effectués correctement.

Let b : Si nécessaire, XXXX doit avoir la possibilité d'exercer son droit de regard sur place, dans les locaux commerciaux des gestionnaires de réseau de distribution et des services cantonaux des automobiles. En alternative, il peut également demander que les documents nécessaires lui soient transmis sur papier ou sous forme électronique.

Let. c : Si des irrégularités sont soupçonnées concernant la perception de l'impôt, il peut aussi ordonner des mesures d'instruction (p. ex. contrôles aléatoires, auditions) ou y procéder de son propre chef.

Art. 28 Assistance administrative

Des données peuvent être communiquées à l'autorité fédérale, d'office ou sur demande motivée. Par conséquent, les acteurs compétents (notamment l'exploitant de la plateforme de données et les gestionnaires de réseau de distribution) sont autorisés à communiquer les données dont l'autorité fédérale a besoin pour le contrôle, non seulement à la demande de cette dernière, mais aussi de leur propre chef.

Section 6 : Protection juridique

Art. 29 Principe

Dans le cadre de la LIVEI, les voies de droit sont régies par les dispositions sur la procédure fédérale.

Art. 30 Voies de droit

Al. 1

Les contestations concernant le montant de l'impôt doivent être adressées directement aux organes d'exécution compétents (GRD ou organes d'exécution cantonaux) dans les 60 jours à compter de la réception de la facture.

Al. 2 et 3

L'organe d'exécution compétent est tenu de vérifier l'exactitude de l'impôt facturé. S'il estime que la contestation de la personne assujettie est infondée, il rend une décision, contre laquelle la personne assujettie peut recourir auprès de XXXX.

Section 7 : Dispositions pénales

Art. 31 Infractions fiscales

En analogie avec d'autres lois fiscales fédérales, les infractions fiscales comprennent la soustraction de l'impôt et la mise en péril de l'impôt. Elles sont régies par deux articles distincts (art. 32 et 33). Bien que le cercle des auteurs possibles soit défini de façon ouverte (« quiconque »), Les infractions fiscales concernent en principe les personnes assujetties visées à l'art. 6, al. 1, let. a (exploitants des équipements de recharge). L'impôt forfaitaire visé à l'art. 5 est facturé aux détenteurs de véhicules électriques immatriculés en Suisse (art. 6, al. 1, let. b). S'il n'est pas payé, une procédure de poursuite est engagée et des mesures administratives entrent en ligne de compte (art. 25).

Art. 32 Soustraction de l'impôt

Cette infraction couvre celles mentionnées à l'al. 1, lettres a à d, qui aboutissent à une soustraction totale ou partielle de l'impôt. L'acte délictueux visé à la let. a peut consister d'une part à manipuler l'équipement de recharge, d'un point de vue technique, pour que le courant de recharge ne soit pas relevé correctement, avec pour conséquence une réduction de la charge fiscale. D'autre part, les éléments constitutifs de la soustraction d'impôt sont également réunis quand l'interdiction de recharger un véhicule sur un équipement de recharge non enregistré n'est pas respectée (let. b). Cette infraction concerne avant tout les détenteurs de véhicule qui rechargent leur véhicule sur leur propre équipement de recharge alors que celui-ci n'a pas été dûment enregistré. La let. c couvre les cas où l'exploitant d'un équipement de recharge obtient, en fournissant de fausses indications, une exonération ou un remboursement illicites. Enfin, l'infraction visée à la let. d couvre les rares cas, non punissables au sens des let. a à c, où un

avantage fiscal est procuré soit à l'assujetti lui-même, soit à une autre personne. La tentative est punissable (al. 2).

L'amende dépend du montant de l'impôt soustrait. Selon l'al. 1, elle peut atteindre le quintuple de l'impôt soustrait si l'auteur a agi intentionnellement. Cette limite est réduite au triple de l'impôt soustrait s'il a agi par négligence (al. 3).

Selon l'al. 4, l'impôt soustrait ou l'avantage fiscal illicite qui ne peuvent pas être déterminés exactement sont estimés dans le cadre de la procédure administrative.

Art. 33 Mise en péril de l'impôt

Cette infraction désigne la violation d'obligations afférentes à la détermination de la quantité de courant et à la déclaration de l'équipement de recharge. Étant donné que la violation des obligations de procédure visées à l'al. 1 constitue une mise en péril abstraite de l'impôt, l'amende ne dépend pas du montant concret de l'impôt : sa limite supérieure est fixée à 20 000 francs en cas d'acte intentionnel (al. 1), et à 10 000 francs en cas de négligence (al. 2).

Art. 34 Poursuite pénale par XXXX

XXXX juge et poursuit les infractions conformément au DPA. C'est ce que prévoient également d'autres actes législatifs fédéraux (par ex. la loi fédérale sur la radio et la télévision [LRTV]), et il convient de suivre ici le même principe.

Section 8 : Dispositions finales

Art. 35 Exécution

Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de la LIVEI (al. 1), ce qui comprend aussi l'édiction des dispositions d'exécution nécessaires. Il peut requérir l'aide des cantons et d'organismes privés (al. 2).

Comme indiqué au ch. 6.2.5, il est prévu, pour des raisons pratiques, de confier aux services cantonaux des automobiles la perception de l'impôt forfaitaire. Ceux-ci perçoivent déjà les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur, et c'est auprès d'eux que les véhicules sont enregistrés.

Les gestionnaires de réseau de distribution doivent assumer des tâches de perception de l'impôt sur le courant de recharge. Ils perçoivent déjà auprès des consommateurs finaux la rétribution pour l'utilisation du réseau, et, comme la plupart des équipements de recharge sont situés en aval du point de mesure du gestionnaire de réseau de distribution, ces équipements sont, pour la plupart, attribués à un point de mesure et à un consommateur final correspondant. Il est ainsi possible d'obtenir des synergies, parce que la perception de l'impôt peut s'appuyer sur des structures et des processus déjà éprouvés et qu'il n'est pas nécessaire de mettre en place une autorité d'exécution spécifique, ce qui serait coûteux.

Il est en outre prévu d'utiliser la plateforme de données instaurée par la LApEI, ce qui engendre ici aussi des synergies. La constitution et l'organisation de l'exploitant de la plateforme de données sont régies par les art. 17h et 17i LApEI. Le futur exploitant n'est pas encore connu à l'heure actuelle.

Art. 36 Modification d'autres actes

La LIVEI nécessite la modification d'autres lois. Il s'agit d'adaptations de certains points dans la Limpin, la LUMin, la LApEI ainsi que dans la LCR.

Art. 37 Dispositions transitoires : impôt forfaitaire au lieu de l'impôt sur le courant de recharge

Al. 1

L'art. 37 constitue un régime transitoire qui permet au Conseil fédéral d'introduire un impôt simplifié sous la forme d'un forfait annuel pour les véhicules électriques tant que l'infrastructure nécessaire à la perception de l'impôt sur le courant de recharge (plateforme de données, mise à niveau des équipements de recharge existants, connexion des équipements de recharge à la plateforme de données) n'est pas disponible. Cette disposition transitoire est nécessaire, car cette infrastructure ne sera vraisemblablement à disposition qu'en 2035 environ. Sans cette disposition transitoire, il manquerait environ un milliard de francs de recettes par an à partir de 2030 (et ce montant augmenterait d'année en année).

Ce régime transitoire donne au Conseil fédéral un instrument simple et efficace pour garantir les recettes jusqu'à la mise en place de l'infrastructure nécessaire à la perception de l'impôt sur le courant de recharge.

Pour les genres de véhicules suivants :

- a. motocycles,
- b. quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur,
- c. cyclomoteurs (cyclomoteurs rapides, gyropodes électriques et cyclomoteurs lourds),

l'impôt forfaitaire prévu à l'art. 5 pour la période suivant l'entrée en vigueur de la loi est applicable. Les véhicules lourds dont le poids total dépasse 3,5 tonnes sont exclus de la solution transitoire (cf. ch. 6.1.3.4). Les véhicules utilitaires légers électriques dont le poids total est supérieur à 3,5 tonnes, mais ne dépasse pas 4,25 tonnes (véhicules dits « Bourgeois », cf. digression au ch. 2.1.3.3), ne sont donc pas concernés par la solution transitoire.

Selon l'art. 22, al. 2, l'impôt forfaitaire est perçu une fois par an.

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date d'introduction et la fin de l'imposition forfaitaire. Actuellement, on part du principe que l'impôt forfaitaire sera perçu dès l'entrée en vigueur de la LIVEI et jusqu'à fin 2034. Le Conseil fédéral pourrait supprimer l'impôt forfaitaire à fin 2034, si bien que l'impôt sur le courant de recharge remplacerait la disposition transitoire à partir de 2035. À cet effet, il sera indispensable que toutes les conditions techniques et organisationnelles requises pour la perception de l'impôt sur le courant de recharge soient remplies.

Al. 3

Le montant de l'impôt forfaitaire dépend du poids total du véhicule : plus un véhicule est lourd, plus l'impôt annuel est élevé.

Art. 38 Dispositions transitoires : équipements de recharge

Dès le 1^{er} janvier 2030, les nouveaux équipements de recharge devront être munis d'installations de mesure certifiées. L'objectif est de garantir la possibilité de percevoir l'impôt à l'avenir. Cette obligation d'outillage ne s'applique pas aux équipements de recharge sur lesquels sont rechargés exclusivement les « petits véhicules » mentionnés à l'art. 5, lesquels sont soumis à l'impôt forfaitaire. Cf. également le commentaire sur l'art. 21.

Art. 39 Référendum et entrée en vigueur

Selon l'art 141, al. 1, let. a, Cst., les lois fédérales sont soumises au référendum facultatif. Le Conseil fédéral est chargé de mettre en vigueur la LIVEI.

Annexe 1

Ch. 1 Loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales

Art. 2, al. 2^{bis}, 12, al. 3, et annexe 1

Les adaptations apportées à l'art. 2, al. 2^{bis} et à l'art. 12, al. 2, ainsi qu'à l'annexe 1 de la Limpmin, sont identiques aux adaptations prévues dans la variante « prestation kilométrique ». Il est donc simplement renvoyé ici aux explications figurant au chiffre 3.2 concernant ces adaptations.

Ch. 2 Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien

Art. 4, al. 2

L'art. 4 LUMin règle la répartition des ressources du FSCR entre les différents secteurs d'activité visés à l'art. 86, al. 3, let. a à g, Cst. En raison de l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge, l'al. 2 est reformulé et la réglementation antérieure visant l'impôt sur les huiles minérales est reprise symétriquement pour être appliquée au nouvel impôt. Pour une meilleure lisibilité, cette disposition est désormais subdivisée en deux lettres a et b.

Let. a

La let. a correspond à la réglementation en vigueur. Pour la part qu'il s'agit de fixer pour quatre ans et qui concerne les contributions au financement de mesures autres que techniques (art. 86, al. 3, let. d et e, Cst.), il y a lieu d'utiliser au moins 27 % de la moitié du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, selon l'art. 131, al. 1, let. e.

Let. b

La lettre b règle la part issue du produit net du nouvel impôt. L'équivalent des 27 % de la moitié du produit net de l'impôt à la consommation correspond à 8 % du produit net du nouvel impôt, qui n'est pas subdivisé en impôt à la consommation et surtaxe.

Ch. 3 Loi du 23 mars 2007 sur l'approvisionnement en électricité

Art. 17g, al. 1, let. e (nouvelle), et 4, let. f (nouvelle)

L'art. 17g LApEI est complété de sorte que l'échange de données de base et de données de mesure entre les participants visés à l'art. 17, al. 2, puisse également avoir lieu aux fins de la perception de l'impôt sur le courant de recharge. Il est prévu que le Conseil fédéral puisse intégrer dans la plateforme de données les fonctionnalités et procédures supplémentaires nécessaires à la perception de l'impôt sur le courant de recharge. La notion de traitement peut englober toute opération relative à des données, par exemple la collecte, l'enregistrement et la communication.

Art. 17i, al. 3 et 3^{bis} (nouveau)

L'al. 3 conserve le même contenu, mais doit être modifié pour des raisons de technique législative. Selon l'actuel art. 17i, al. 3, LApEI, l'exploitant de la plateforme de données perçoit auprès des gestionnaires de réseau de distribution, pour chaque point de mesure, une rémunération conforme au principe de causalité et couvrant les coûts. Il s'agit des coûts afférents aux buts définis aux actuels art. 17f et 17g, al. 1, let. a à d.

L'al. 3^{bis} est introduit parce que l'utilisation de la plateforme de données pour la perception de l'impôt sur le courant de recharge constitue un but nouveau, introduit indépendamment des tâches principales des gestionnaires de réseau de distribution. C'est pourquoi les coûts supplémentaires occasionnés à l'exploitant de la plateforme de données doivent être enregistrés séparément et financés par les recettes de l'impôt sur le courant de recharge. Il s'agit d'une part de séparer les coûts directs et d'autre part de définir une part aux frais généraux. Ces coûts sont indemnisés par prélèvement sur les recettes de l'impôt, dans le cadre d'une ordonnance du DFF.

Ch. 4 Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière

Art. 11, al. 2, let. c et d (nouvelle)

Les modifications de la lettre c, sont purement de l'ordre de la technique législative et reviennent à introduire l'abréviation de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

Let. d (nouvelle) : À l'avenir, le permis de circulation pourra également être refusé si la preuve du paiement intégral de l'impôt forfaitaire n'est pas apportée. Il faut donc ajouter cette nouvelle lettre.

Art. 16, al. 5, let. a et a^{bis} (nouvelle)

Les modifications de la lettre c sont purement de l'ordre de la technique législative et reviennent à utiliser l'abréviation de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

Lettre a^{bis} (nouvelle) : En analogie avec l'art. 11, al. 2, let. d, le permis de circulation doit à l'avenir pouvoir être retiré également si l'impôt forfaitaire dû en vertu de la LIVEI n'a pas été payé. Il faut qu'une mise en demeure soit restée sans effet.

Art. 89b, let. j

L'article 89b énumère les tâches à l'exécution desquelles le SIAC contribue. Étant donné qu'une partie des données du SIAC sera également nécessaire à l'avenir pour la perception de l'impôt forfaitaire au sens de la LIVEI, l'actuelle let. j doit être complétée.

Art. 89d, let. f

Cette disposition a été introduite par le message concernant la modification de la LRPL et le crédit d'engagement pour le financement d'un nouveau système de perception de la redevance sur le trafic des

poids lourds liée aux prestations. La disposition doit être complétée par l'impôt sur le courant de recharge au sens du présent projet de loi.

Annexe 2

La redevance forfaitaire annuelle pour les véhicules électriques suisses des catégories des motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur dépend du poids total du véhicule et est répartie en sept catégories de poids.

Annexe 3

Ch. 1 Montant

Ch. 1.1 Voitures de tourisme

Le montant de l'impôt forfaitaire dépend du poids total du véhicule : plus un véhicule est lourd, plus l'impôt annuel est élevé. Pour une voiture de tourisme, le montant minimal est de 106 francs par an (pour les véhicules jusqu'à 800 kg) et augmente jusqu'à 823 francs pour les véhicules de la catégorie de poids la plus élevée (3401 à 3500 kg).

Ch. 1.2 Minibus, voitures de livraison et voitures automobiles légères

Le montant de l'impôt forfaitaire dépend du poids total du véhicule : plus un véhicule est lourd, plus l'impôt annuel est élevé. Pour les minibus, les voitures de livraison et les voitures automobiles légères, le montant minimal est de 99 francs par an (pour des véhicules jusqu'à 1100 kg) et peut atteindre 646 francs pour les véhicules de la catégorie de poids la plus élevée (3401 à 3500 kg).

8 Effets de la variante « courant de recharge »

L'impôt sur le courant de recharge est conçu en sorte que les véhicules électriques soient imposés en principe à raison d'un montant comparable à celui des véhicules essence et diesel, ceci en vue de maintenir le niveau actuel des recettes et d'assurer le financement. Pour la population, la charge fiscale reste globalement constante. En même temps, les différents types de propulsion reçoivent un traitement comparable. Dans la variante basée sur le courant de recharge, il convient toutefois de souligner deux aspects sous lesquels cette variante a des conséquences différentes de l'impôt sur les huiles minérales : premièrement, le tarif unitaire appliqué au courant de recharge a un impact différent de celui des tarifs unitaires de l'impôt sur les huiles minérales grevant l'essence et le diesel ; deuxièmement, l'impôt forfaitaire entraîne des distorsions importantes durant la période transitoire. Les paragraphes suivants décrivent séparément, dans les cas pertinents, les effets de la solution transitoire avec impôt forfaitaire et ceux de la solution définitive avec impôt sur le courant de recharge.

Sans impôt, les conséquences seraient considérables, puisque le financement des infrastructures de transport ne serait plus assuré.

8.1 Conséquences pour la Confédération

La perception de l'impôt sur le courant de recharge constitue une nouvelle tâche incombant à la Confédération, sans pour autant la délester d'une tâche existante. En effet, le présent projet ne supprime pas les impôts sur les huiles minérales. Une autorité fédérale sera désignée au sein de l'administration fédérale pour assumer cette nouvelle tâche et devra mettre en place une unité organisationnelle pour son accomplissement. Cette nouvelle tâche a des conséquences tant sur les finances que sur les effectifs de la Confédération.

Comme cela a été indiqué au ch. 4.1, les conséquences sur le personnel et les finances ne peuvent pas encore être estimées exhaustivement au stade actuel. Dans la suite de l'évolution du projet, ces conséquences se concrétiseront progressivement et seront analysées plus en profondeur ; l'on aura alors une vision plus nette de la dynamique avec laquelle l'électromobilité et l'infrastructure de recharge progressent en Suisse.

8.1.1 Aspects financiers

8.1.1.1 Recettes

Solution transitoire avec impôt forfaitaire

L'impôt forfaitaire permet en principe de garantir le financement. Toutefois, comme certains groupes de véhicules sont exemptés de cet impôt forfaitaire – à savoir les véhicules électriques immatriculés à l'étranger, les véhicules utilitaires lourds et les véhicules du secteur non routier – les recettes sont inférieures à celles de l'impôt sur les huiles minérales. Cette diminution des recettes est estimée à 1,1 milliard de francs sur la période de transition prévue sur cinq ans. En d'autres termes, la perte d'impôts sur les huiles minérales ne sera pas entièrement compensée pendant cette période.

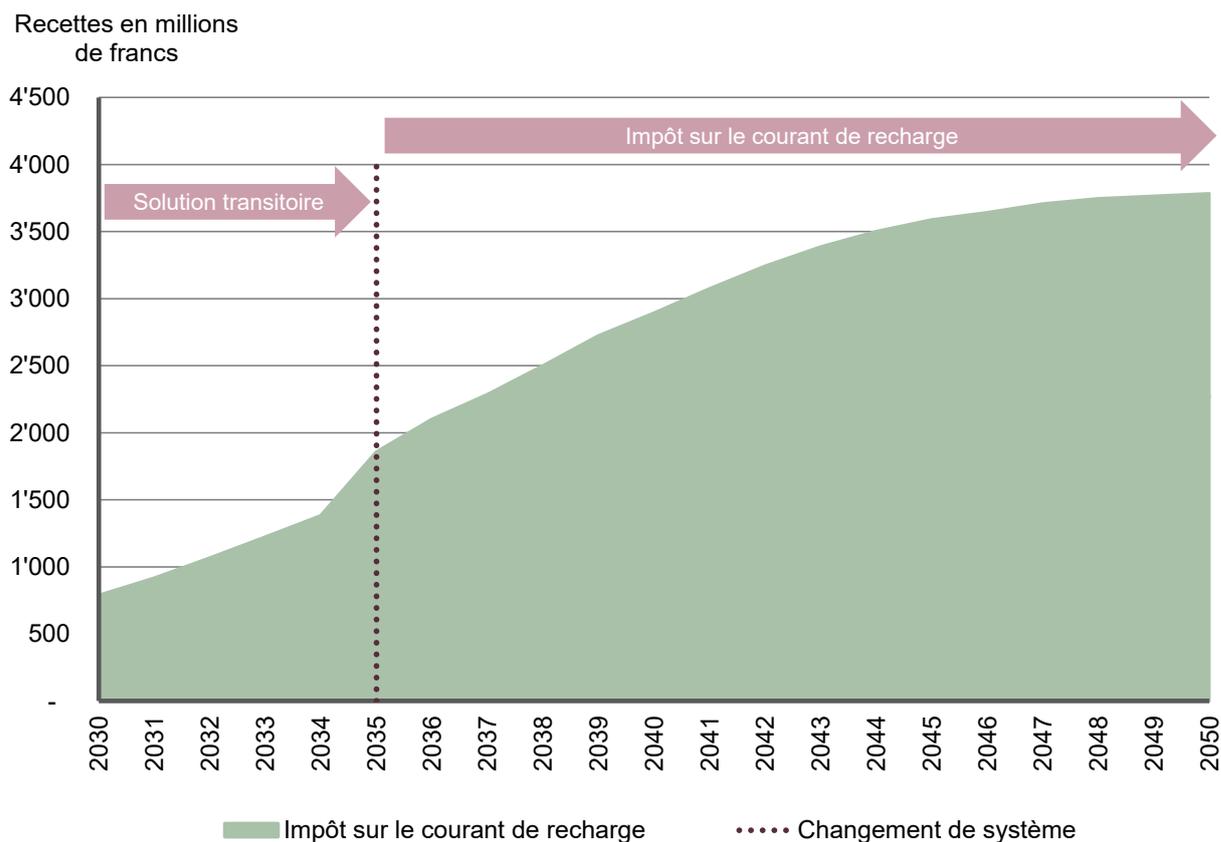
Impôt sur le courant de recharge

Avec l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge qui remplacera l'impôt forfaitaire à partir de 2035, les véhicules étrangers, les véhicules utilitaires lourds et les véhicules du secteur non routier qui seront rechargés sur des équipements assujettis à l'impôt contribueront également au financement. Cela permettra théoriquement de compenser intégralement les pertes de recettes de l'impôt sur les huiles minérales, car le tarif de l'impôt par kilowattheure est étalonné sur la consommation moyenne des véhicules à moteur à combustion.

Il faut toutefois s'attendre à ce que l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge entraîne à la fois un certain tourisme de recharge à l'étranger (cf. ch. 8.6.3) et des contournements illicites de l'impôt. De telles infractions pourraient consister à recharger les véhicules au moyen d'équipements de recharge non enregistrés (cf. ch. 8.6.4). Ces facteurs vont réduire les recettes brutes de l'impôt sur le courant de recharge, dans une mesure pour l'heure impossible à prédire.

Par conséquent, la variante « courant de recharge » ne permet pas de compenser entièrement les pertes de recettes de l'impôt sur les huiles minérales.

Figure 38: Recettes brutes de l'impôt sur le courant de recharge



En moyenne, l'impôt génère des recettes d'environ 1,7 milliard de francs par an sur les 10 premières années (2030 à 2039).

8.1.1.2 Coûts

Pour donner une idée complète de la variante « courant de recharge », nous présentons à la fois les coûts encourus par la Confédération et ceux encourus par les exploitants des équipements de recharge. L'impôt forfaitaire (solution transitoire et solution permanente) est différencié de l'impôt sur le courant de recharge de la variante finale. Il n'est toutefois pas possible de distinguer clairement les coûts pour tous les éléments, car certains frais de mise en œuvre sont communs aux deux variantes. Sont calculés les coûts pour les dix premières années ainsi que les coûts de mise en œuvre qui interviendront avant 2030. Cela permet d'établir une comparaison avec la variante « prestation kilométrique ». Au total, les coûts totaux sont estimés à environ 1,4 milliard de francs. En dernier ressort, les coûts sont imputés aux propriétaires des équipements de recharge, à raison de 652 millions de francs ; et à la Confédération, à raison d'un total de 750 millions de francs, dont 70 millions de francs en frais de personnel et de matériel. Quant aux 681 millions de francs restants, il s'agit d'indemnités aux organes d'exécution.

Le montant des coûts dépend largement du nombre d'équipements de recharge. La quantification des équipements de recharge s'appuie sur une étude de l'OFEN⁸⁸ relative à l'infrastructure de recharge de l'avenir et sur son scénario « Univers de recharge confortable ». Ce scénario correspond aux conclusions de référence de l'étude menée par l'OFEN, selon lesquelles les véhicules électriques rechargeables seront, dans la mesure du possible, rechargés sur des bornes de recharge privées, disponibles à domicile sur des places de stationnement existantes.

⁸⁸ Office fédéral de l'énergie, Conception Infrastructure de recharge 2050 – Comment la Suisse rechargera-t-elle à l'avenir ?, mai 2023

Figure 39: Aperçu du coût total et des coûts à la charge de la Confédération

Chiffres en millions de francs	Avant 2030	2030–2034	2035–2039	Total
Impôt forfaitaire (solution transitoire/permanente)	3	220	57	280
- Mise en œuvre (personnel/matériel Confédération)	3	---	---	3
- Exploitation	---	220	57	277
<i>dont coûts directs Conf. (personnel/matériel)</i>	---	10	9	19
<i>dont indemnisation de la Conf. aux cantons</i>	---	210	48	258
Impôt sur le courant de recharge	---	448	674	1122
- Mise en œuvre	---	448	89	537
- <i>Mise à niveau des équipements de recharge</i>	---	424	---	424
- <i>Autre mise en œuvre</i>	---	24	89	113
<i>dont coûts directs Conf. (personnel/matériel)</i>	---	8	1	9
- Exploitation	---	---	585	585
<i>dont coûts directs Conf. (personnel/matériel)</i>	---	---	38	38
Total coûts (imp. forfaitaire et imp. courant de recharge)	3	667	731	1402
Répartition des coûts	3	667	731	1402
- Coûts Confédération (personnel/matériel)	3	18	49	70
- Indemnisation Confédération aux cantons	---	210	48	258
- Indemnisation de la Conf. aux GRD	---	14	392	406
- Indemnisation de la Conf. à l'exploitant de la plateforme de données	---	2	15	17
- Exploitants d'équipement de recharge (mise à niveau et exploitation)	---	424	228	652
Recettes brutes				16 800
Part des coûts d'exécution en % des recettes brutes				8,3%

En raison de différences d'arrondi, les valeurs additionnées peuvent différer légèrement du total.

Impôt forfaitaire (solution transitoire / permanente pour les « petits véhicules »)

Seule une partie minime de l'impôt forfaitaire est comptabilisée au titre de la mise en œuvre, car la perception est effectuée par les services cantonaux des automobiles, qui sont indemnisés par la Confédération. Ces indemnités apparaissent dans les frais d'exploitation, bien qu'elles incluent aussi les frais de mise en œuvre supportés par les cantons. Les coûts de mise en œuvre du système central de la Confédération ainsi que l'intégration des services cantonaux des automobiles dans ce système sont en revanche à la charge de la Confédération. Ils s'élèvent à 3 millions de francs et seront déjà dus avant que le système devienne opérationnel en 2030.

Impôt sur le courant de recharge

- **Coûts d'implémentation de la mise à niveau** : Ce poste comprend les coûts de la mise à niveau des équipements de recharge non conformes aux exigences (cf. ch. 6.2.1). Ces coûts, d'une

ampleur de 424 millions de francs, sont à la charge des exploitants des équipements de recharge.

- **Autres coûts de mise en œuvre** : ils incluent les coûts généraux du projet au niveau de la Confédération, tels que l'équipe de projet, l'extension de la plateforme de données prévue dans la LAPeI (aux fins de la perception du courant de recharge), la campagne d'information ainsi que les charges de personnel supplémentaires pendant la phase de lancement du système de perception. En font également partie les coûts d'implémentation des systèmes informatiques requis auprès des GRD.
- **Coûts d'exploitation** : ils incluent les coûts liés à l'organisation générale et à la transmission des informations ainsi que les coûts d'exploitation des systèmes informatiques, des interfaces et de la plateforme de données. Les charges de personnel de l'autorité fédérale, notamment pour les dirigeants de l'organisation, les audits auprès des GRD, le traitement des réclamations, constituent un facteur de coûts important. De leur côté, les GRD supportent des coûts substantiels pour la gestion des relations (*Customer Relationship Management*, CRM) avec les exploitants d'équipements de recharge, ainsi que pour la gestion des utilisateurs et l'encaissement. La Confédération utilise les recettes de l'impôt pour indemniser pour leurs tâches les organes participant à l'exécution (cantons, GRD, exploitant de la plateforme de données).

En outre, des frais courants sont occasionnés par la maintenance et l'exploitation des compteurs MID et des interfaces de communication sur les équipements de recharge.

Effets sur la Confédération en tant que sujet fiscal

Outre les conséquences déjà mentionnées pour la Confédération en tant qu'autorité d'exécution, elle doit s'attendre à d'autres conséquences sur ses finances et son personnel, car elle entretient un grand parc automobile et exploite des équipements de recharge. Le projet soumis à consultation fait aussi de la Confédération un sujet fiscal (redevable de redevances et d'impôts), ce qui implique des dépenses. Selon la variante choisie, les attributions et les processus au sein de l'administration fédérale seront différents, de même que les dépenses correspondantes.

L'élaboration d'une solution de mise en œuvre pour la Confédération en tant que sujet fiscal demande de larges clarifications et une coopération de la part de nombreux services. Pour des raisons de proportionnalité, cette solution ne sera élaborée qu'après la décision sur la variante à privilégier. Les conséquences sur le personnel et les finances devront également être exposées. Sur la base de ces coûts, un examen permettra de déterminer si la Confédération doit recourir à une réglementation spéciale prévue dans le projet de loi, par exemple à une procédure simplifiée, car il s'agit d'un très grand nombre de véhicules et d'équipements de recharge – en même temps que d'un risque fiscal faible. Les conséquences pour la Confédération en tant que sujet fiscal pourront être présentées dans le message.

8.1.2 Effets sur le personnel (Confédération)

La perception de l'impôt sur le courant de recharge constitue une nouvelle tâche qui entraîne des besoins supplémentaires en ressources humaines. Comme pour d'autres redevances et impôts, les charges liées à la perception de l'impôt sont financées par les recettes brutes de l'impôt. Il n'en résulte donc pas de coûts supplémentaires pour le budget général net de la Confédération. Parmi les coûts d'exécution susmentionnés qu'encourt la Confédération, il y a ceux relatifs aux locaux pour les emplois supplémentaires à plein temps. Les moyens nécessaires à cet effet seront transférés en temps utile dans le budget de l'OFIT, avec des incidences financières.

Impôt forfaitaire (solution transitoire, permanente pour les « petits véhicules »)

Selon une première estimation, la Confédération aura besoin de 2 à 4 postes à temps plein pour mener à bien la solution transitoire. Ces postes doivent couvrir les attributions générales ainsi que les tâches d'exécution qui en découlent, telles que l'information et le suivi des organes d'exécution cantonaux, le traitement des recours contre leurs décisions, le contrôle des flux financiers.

Impôt sur le courant de recharge

Selon une première estimation, il faut compter environ 30 postes à temps plein pour assurer l'exécution de l'impôt sur le courant de recharge. Dans une première phase avant 2035, il s'agira de mettre en place la nouvelle unité organisationnelle et les systèmes nécessaires (par ex. de définir les spécifications

de la plateforme de données), ainsi que d'instruire et d'accompagner les gestionnaires de réseau de distribution (qui percevront l'impôt). Pendant la phase d'exploitation, il faudra en particulier assurer l'information, le suivi ainsi que la surveillance des gestionnaires de réseau de distribution (contrôles périodiques), traiter les cas particuliers et les recours contre les décisions des organes d'exécution (GRD) et contrôler les flux financiers.

8.1.3 Taxe sur la valeur ajoutée

Solution transitoire avec impôt forfaitaire

L'impôt forfaitaire de la solution transitoire n'est pas soumis à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA; cf. digression ci-après) et ne génère donc pas de recettes de TVA pour la Confédération. En comparaison de la situation actuelle avec les impôts sur les huiles minérales, il en résulte une faible diminution des recettes pour le budget général de la Confédération (cf. aussi ch. 2.1.5).

Impôt sur le courant de recharge

L'impôt sur le courant de recharge n'est que partiellement soumis à la TVA (cf. digression ci-après). Par cet impôt, la Confédération génère donc certaines recettes de TVA. Mais comme l'impôt sur le courant de recharge n'est pas soumis dans tous les cas à la TVA, les recettes provenant de la TVA sont moindres par rapport à la situation actuelle avec les impôts sur les huiles minérales. Au contraire de la variante « prestation kilométrique », dans laquelle la TVA est supprimée dans un premier temps et ne peut donc pas être compensée par une redevance plus élevée et une répartition correspondante des recettes générées, aucune compensation n'est possible dans la variante « courant de recharge », car sinon, il en résulterait concrètement une « double imposition par la TVA ».

Digression : les impôts de la variante « courant de recharge » sont-ils soumis à la TVA ?

Impôt sur le courant de recharge :

En principe, l'impôt sur le courant de recharge n'est pas soumis à la TVA lorsqu'il est prélevé par la Confédération. Dans ce cas en effet, la Confédération ne fournit pas de prestation concrète aux personnes assujetties à l'impôt, mais elle utilise cet impôt en particulier pour financer les tâches et les dépenses liées à la circulation routière. Il n'y a donc pas d'échange découlant de prestations à valeur ajoutée entre la Confédération, qui prélève l'impôt, et les personnes débitrices de cet impôt. Il en va autrement lorsque l'exploitant d'un équipement de recharge assujetti à la TVA répercute l'impôt sur le courant de recharge, en le cumulant avec le prix de l'électricité fournie, sur les détenteurs de véhicules électriques. Dans ce cas, l'impôt sur le courant de recharge – à l'instar de l'impôt sur les huiles minérales lors de la fourniture de carburant – entre dans la base de calcul de la taxe sur la valeur ajoutée. L'exploitant de l'équipement de recharge est alors considéré comme un prestataire, et le détenteur du véhicule, comme le bénéficiaire d'une prestation. Conformément à l'art. 24, al. 1 de la loi du 12 juin 2009⁸⁹ régissant la taxe sur la valeur ajoutée (LTVA), l'impôt sur le courant de recharge dû par le fournisseur de la prestation (l'exploitant de l'équipement de recharge) entre dans la base de calcul de la taxe sur la valeur ajoutée. Il est donc soumis à la taxe sur la valeur ajoutée, au taux normal, actuellement de 8,1 %.

Conclusion : En principe, l'impôt sur le courant de recharge n'est pas soumis à la TVA. Il peut toutefois l'être dans certains cas de figure. Pour le savoir, il faut déterminer qui facture (ou répercute) l'impôt sur le courant de recharge, et à qui (ou sur qui).

Impôt forfaitaire :

L'impôt forfaitaire que l'organe d'exécution cantonal facture en son propre nom aux détenteurs de véhicules n'est pas soumis à la taxe sur la valeur ajoutée (cf. art. 18, al. 2, let. I, LTVA et point C.2.2 de l'Info TVA 19 concernant le secteur Collectivités publiques⁹⁰). Les organes d'exécution cantonaux doivent donc facturer hors TVA l'impôt forfaitaire aux détenteurs de véhicules.

⁸⁹ RS 641.20

⁹⁰ <https://www.gate.estv.admin.ch/mwst-webpublikationen/public/pages/sectorInfos/tableOfContent.xhtml?publicationId=1004706>

Remarque : les conséquences sur les finances et le personnel mentionnées au chiffre 8.1 reposent sur une estimation approximative. Dans la perspective de l'élaboration du message au Parlement, les coûts d'investissement et d'exploitation ainsi que les besoins en ressources humaines seront réexaminés et la réserve destinée à compenser les imprécisions en matière de coûts sera réduite autant que possible.

8.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Les cantons, les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne reçoivent directement ou indirectement diverses contributions provenant des recettes affectées du FSCR ou du FORTA. L'introduction du nouvel impôt garantit le financement des tâches et dépenses du FSCR et du FORTA. Ainsi, les cantons, les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne bénéficient tous de la même manière de l'introduction du nouvel impôt.

8.3 Conséquences économiques

Les réflexions générales relatives aux conséquences sur l'économie sont les mêmes pour la variante « courant de recharge » que pour la variante « prestation kilométrique ». L'on peut donc se référer à ce sujet aux commentaires figurant au chiffre 4.3.

D'un point de vue économique, il convient toutefois de mentionner – à la différence des effets de la variante « prestation kilométrique » – les augmentations considérables des coûts du transport de marchandises causées par l'impôt sur le courant de recharge. En conséquence du tarif unitaire, la charge fiscale grevant les véhicules utilitaires lourds électriques est nettement plus élevée que celle des véhicules fonctionnant à l'énergie fossile, car le tarif unitaire ne permet pas d'obtenir une imposition équivalente à l'impôt sur les huiles minérales (cf. également ch. 8.6.2).

8.4 Conséquences sociales

En principe, l'impôt sur le courant de recharge permet d'assurer l'égalité de traitement entre les véhicules électriques et les véhicules traditionnels. Pour les personnes qui possédaient déjà une voiture électrique, l'introduction de l'impôt entraîne des coûts dont elles n'avaient pas à s'acquitter auparavant.

L'impôt forfaitaire de la solution transitoire diffère par son impact de l'impôt sur le courant de recharge appliqué dans la solution définitive. C'est pourquoi les conséquences des deux solutions sont examinées séparément ci-après.

Solution transitoire avec impôt forfaitaire

Manque d'équivalence / pénalisation des conducteurs qui roulent peu : pour les détenteurs de véhicules électriques qui ne parcourent que de faibles distances, le montant de l'impôt forfaitaire est relativement élevé et supérieur à celui de l'impôt sur les huiles minérales versé par les détenteurs de véhicules à combustion présentant un profil de conduite similaire.

Impôt sur le courant de recharge

Le tarif de l'impôt sur le courant de recharge se fonde sur la situation actuelle. Il est conçu de telle sorte que les détenteurs de véhicules électriques, lorsqu'ils s'approvisionnent en énergie sur un équipement de recharge enregistré, s'acquittent en principe d'un montant d'impôt équivalent à celui de l'impôt sur les huiles minérales. Cette conception de l'impôt sur le courant de recharge garantit théoriquement que les répercussions sur la société seront minimales. Néanmoins, l'impôt sur le courant de recharge entraîne certaines conséquences qui méritent d'être mentionnées.

- **Coûts de la mise à niveau :** pendant la phase de transition, beaucoup d'exploitants d'équipements de recharge devront mettre à niveau ou remplacer entièrement leurs bornes, ce qui peut entraîner des coûts de 250 francs pour une mise à niveau et atteignant jusqu'à 1500 francs pour un remplacement. Au total, les coûts de mise à niveau peuvent atteindre jusqu'à 424 millions de francs, selon le nombre des équipements de recharge devant être mis à niveau ou remplacés (cf. ch. 6.2.1).

- **Coûts d'exploitation des équipements de recharge** : Pendant la période de 2035 à 2039, pour la maintenance et le fonctionnement des compteurs MID et des interfaces de communication sur les équipements de recharge, les exploitants des équipements de recharge peuvent encourir des coûts pouvant atteindre 228 millions de francs (selon le nombre d'équipements de recharge effectivement exploités). On estime ces coûts à 15 francs par an pour chaque point de recharge.⁹¹
- **Double imposition pour les motocycles** : les propriétaires de motocycles qui souhaitent recharger leur véhicule non seulement sur une prise domestique, mais aussi sur des équipements de recharge plus performants (tels que les bornes de recharge rapide ou les Wallbox) sont doublement imposés lors d'une recharge sur un équipement de recharge enregistré : ils paient à la fois l'impôt forfaitaire et, quand ils se rechargent à ces bornes, l'impôt sur le courant de recharge.
- **Inconvénients pour les personnes sans garage** : dans les régions froides, il se peut que la batterie d'un véhicule se décharge à basse température sans que le véhicule ait été déplacé. Dans de tels cas, il peut arriver que l'impôt sur le courant de recharge doive s'appliquer alors que la voiture est inutilisée. Ce cas de figure pénalise en particulier les propriétaires de véhicules sans garage ou résidant dans des régions particulièrement froides.
- **Possibilités accrues de contourner l'impôt pour les personnes habitant des maisons individuelles** : Certaines personnes pourraient se soustraire à l'impôt sur le courant de recharge en rechargeant les véhicules électriques sur un équipement de recharge non enregistré, sur de simples prises domestiques ou industrielles, notamment dans les garages privés ou fermés de maisons individuelles. Ces opérations n'étant pas visibles de l'extérieur, il est difficile de les contrôler ou de les surveiller. Les personnes qui rechargent leur véhicule électrique aux bornes de recharge publiques ou dans des immeubles d'habitation sont moins susceptibles de se soustraire à l'impôt que les personnes habitant des maisons individuelles et disposant de leur propre garage.
- **Inégalité d'assujettissement à la TVA lors de la recharge de véhicules électriques** : Le régime actuel de perception de la TVA est susceptible d'entraîner, selon la configuration des achats d'électricité, des inégalités de traitement pour le soutirage de courant de recharge. Dans certaines situations, l'impôt sur le courant de recharge est assujéti à la TVA, tandis que dans d'autres cas, il ne l'est pas (cf. digression au ch. 8.1.3). Par exemple, les habitants de villas individuelles qui rechargent leur véhicule électrique chez eux ne paient pas de taxe sur la valeur ajoutée, car ils se procurent le courant de recharge directement sur leur propre prise domestique, sans l'intervention d'un exploitant qui répercute l'impôt. En revanche, les personnes qui rechargent leur véhicule aux bornes de recharge rapide publiques doivent s'acquitter de 8,1 % de TVA sur l'impôt sur le courant de recharge.

8.5 Conséquences environnementales

D'une manière générale, l'introduction d'un impôt sur les véhicules électriques suscite les mêmes réflexions que la redevance liée à la prestation kilométrique en ce qui concerne un éventuel ralentissement du développement de la mobilité électrique. L'on peut donc se référer à ce sujet aux commentaires figurant au chiffre 4.5.

Solution transitoire avec impôt forfaitaire

Les impôts forfaitaires n'augmentent pas les coûts variables d'un véhicule. Par rapport à l'impôt sur les huiles minérales, la solution de l'impôt forfaitaire transitoire équivaut donc pour ainsi dire à une réduction des coûts variables. Lorsque les autres conditions restent inchangées, une réduction des coûts variables, en raison d'effets incitatifs, entraîne une augmentation de la circulation. La solution transitoire tend donc à un impact négatif sur l'environnement, mais uniquement si on la compare à l'impôt sur le courant de recharge ou la redevance liée à la prestation kilométrique. Ce n'est pas le cas par rapport à la situation actuelle sans imposition des véhicules électriques.

⁹¹ Cette estimation est basée sur le rapport « Erfassung und Transfer von Nutzungsdaten für Speicher mit Endverbrauch », OFEN, juillet 2024. www.bfe.admin.ch > Approvisionnement > Projet pour un approvisionnement en électricité sûr > Études

Impôt sur le courant de recharge

Les explications données au chiffre 4.5, selon lesquelles le projet de loi aurait un impact négatif sur l'environnement si l'introduction de la redevance sur les véhicules électriques devait entraîner un ralentissement significatif du développement de l'électromobilité, s'appliquent aussi à l'impôt sur le courant de recharge. Il ne faut toutefois pas non plus partir du principe d'un ralentissement pour ce qui est de l'impôt sur le courant de recharge. Il convient cependant de noter que le tarif unitaire fera nettement augmenter les coûts variables des véhicules utilitaires lourds. Cette hausse devrait ralentir l'électrification du transport des marchandises, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur l'environnement.

À long terme, quand la plus grande partie du parc automobile sera composée de véhicules électriques, l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge devrait avoir des effets positifs sur l'environnement : cet impôt augmente les coûts variables des trajets effectués avec des véhicules électriques et, de ce fait, incite légèrement à réduire les kilomètres parcourus. Les effets négatifs des véhicules électriques sur l'environnement (par ex. particules fines dues à l'abrasion des pneus, coûts externes de production d'électricité, bruit, etc.) diminuent aussi en conséquence.

8.6 Autres conséquences

8.6.1 Conséquences sur le trafic

Par rapport à la situation actuelle, où les véhicules électriques et le courant de recharge ne sont pas taxés, la solution transitoire consistant à appliquer un impôt forfaitaire n'a guère de conséquences sur le trafic, car l'impôt forfaitaire ne modifie pas les coûts variables d'un trajet. L'impôt sur le courant de recharge a un impact très similaire à la redevance liée à la prestation kilométrique et n'entraîne pas non plus de conséquences majeures sur le trafic.

8.6.2 Conséquences sur le transport de marchandises

Pour que l'impôt sur le courant de recharge appliqué aux véhicules utilitaires lourds soit à peu près équivalent à l'impôt sur les huiles minérales, il faudrait fixer un tarif unitaire de l'ordre de 14 centimes par kilowattheure. Or, le tarif unitaire est largement déterminé par les voitures de tourisme, qui sont les plus répandues (cf. ch. 6.1.3.2), et s'élève en conséquence à 22,8 centimes par kilowattheure. Ainsi, dans le cas des véhicules utilitaires lourds, l'impôt sur le courant de recharge n'est pas équivalent et entraîne des charges nettement plus élevées que l'impôt sur les huiles minérales.

Les coûts d'exploitation plus élevés qui en résultent pour les véhicules électriques par rapport aux véhicules à moteur à combustion pourraient retarder l'électrification du parc de véhicules utilitaires lourds et entraîner par là une augmentation des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques.

8.6.3 « Tourisme de recharge »

Le terme de « tourisme à la pompe » désigne le fait de faire délibérément le plein dans un pays voisin afin de profiter de tarifs plus bas, qui s'expliquent généralement par des différences d'impôt sur les huiles minérales. L'introduction de l'impôt sur le courant de recharge en Suisse devrait avoir un effet similaire. Cet impôt (22,8 ct./kWh) augmente de 14 francs le prix d'une recharge typique de 60 kilowattheures en Suisse. Il en résulte des différences tarifaires avec l'étranger. À moins que les autres pays n'introduisent un impôt similaire, cet écart pourrait générer un tourisme de recharge et réduire les recettes provenant de l'impôt sur le courant de recharge. En d'autres termes, cet impôt ne permettrait pas de générer en moyenne les mêmes recettes par véhicule que l'impôt sur les huiles minérales.

Dès que la recharge bidirectionnelle sera en place, il sera théoriquement possible d'« importer de l'électricité » en rechargeant de l'électricité non taxée à l'étranger et en la réinjectant ensuite dans une borne de recharge suisse donnant droit au remboursement de l'impôt sur la recharge.

8.6.4 Potentiel de fraude fiscale

Il existe plusieurs manières de se soustraire à l'impôt sur le courant de recharge, le plus souvent en recourant à des équipements de recharge non enregistrés. Cela peut avoir lieu de différentes façons, notamment en utilisant un câble de recharge portable pour prise domestique, ou un dispositif de

recharge mobile branché sur une prise industrielle ou sur une Wallbox non enregistrée. Même avec une Wallbox enregistrée à domicile, il est possible de se soustraire à l'impôt en utilisant une prise domestique à la place. Si le véhicule est rechargé pendant la nuit (10 heures) sur une prise domestique, la quantité d'énergie rechargée suffit pour couvrir 100 kilomètres environ, dans l'hypothèse d'une consommation de 18 kWh/100 km. Pour la plupart des utilisateurs, il s'agit là d'une autonomie suffisante au quotidien.

À cela s'ajoute le fait que la recharge bidirectionnelle (cf. digression au chiffre 6.2.1) pourrait donner lieu à des remboursements d'impôt illégitimes. Par exemple, un véhicule pourrait être rechargé sur un équipement non enregistré, puis l'énergie accumulée dans sa batterie pourrait être réinjectée dans le réseau via un équipement de recharge enregistré. Il serait aussi possible d'alimenter un équipement de recharge enregistré, par le biais d'une batterie fixe intercalée, avec de l'énergie provenant par exemple d'une installation photovoltaïque. Dans les deux cas, l'impôt serait remboursé alors même qu'il n'aurait pas été prélevé au préalable sur le courant de recharge réinjecté.

On ignore encore dans quelle mesure la population se soustraira à l'impôt. Des risques liés à la sécurité et des inconvénients en termes d'efficacité pourraient dissuader les fraudeurs. Bien qu'il soit possible de recharger des véhicules sur des prises domestiques, celles-ci ne sont pas conçues pour des charges permanentes allant jusqu'à 16 ampères, comme le requièrent de nombreux chargeurs. À long terme, cette opération peut entraîner une surchauffe des prises et des circuits, voire provoquer des incendies dans les cas extrêmes. Les Wallbox, en revanche, sont conçues pour supporter des charges permanentes et offrent des dispositifs de sécurité supplémentaires, tels que des disjoncteurs différentiels. Elles sont par ailleurs plus efficaces : alors que la recharge via des prises domestiques entraîne une perte d'énergie pouvant atteindre 30 %, la perte est d'environ 10 % sur les bornes murales. Un test de l'ADAC a montré que la différence moyenne entre la recharge sur une prise domestique et la recharge sur une Wallbox était d'environ 8 points de pourcentage⁹².

L'impôt sur le courant de recharge pourrait tout de même inciter les utilisateurs à avoir recours à des prises domestiques peu sûres et inefficaces afin de se soustraire à l'impôt. L'introduction de l'impôt sur le courant de recharge pourrait donc indirectement accroître le risque d'incendie et la consommation d'électricité.

9 Aspects juridiques de la variante « courant de recharge »

9.1 Constitutionnalité

Le projet de loi s'appuie sur la nouvelle lettre f de l'art. 131, al. 1, Cst. Cette disposition autorise la Confédération à percevoir un impôt à la consommation spécial sur les moyens de propulsion des véhicules automobiles qui ne fonctionnent pas avec des carburants prévus à l'art. 131, al. 1, let. e.

Selon le principe de droit fiscal de la légalité, les impôts et redevances doivent être consignés dans une loi formelle qui contienne en outre les dispositions principales concernant le sujet fiscal, l'objet fiscal et le mode de calcul matériel (et éventuellement temporel), y compris le taux de l'impôt ou de la redevance. De plus, dans la mesure où la nature de l'impôt le permet, les principes fiscaux de l'universalité, de l'égalité de traitement et de l'imposition selon la capacité économique doivent, en particulier, être observés. Ces principes d'imposition, inscrits à l'art. 127, al. 1 et 2 Cst., sont respectés en l'espèce.

9.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Pendant la phase de transition (de 2030 à 2034), les véhicules étrangers, contrairement aux véhicules immatriculés en Suisse, ne seront pas soumis à l'impôt forfaitaire. L'impôt forfaitaire exceptionnellement prélevé sur une petite partie des véhicules nationaux (motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur, tricycles à moteur et cyclomoteurs) à partir de 2035 ne s'appliquera pas non plus aux véhicules étrangers.

Avec l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge (à partir de 2035), la recharge des véhicules électriques suisses et étrangers sur les équipements concernés sera soumise au même régime fiscal.

⁹² <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/ladeverluste-elektroauto-studie/>.

Ainsi, les conducteurs de véhicules étrangers s'acquitteront également de l'impôt sur le courant de recharge lorsqu'ils rechargeront leur véhicule en Suisse. L'imposition sur le courant de recharge est donc analogue à l'impôt actuel sur les huiles minérales.

Les observations figurant au chiffre 5.2 pour la variante « prestation kilométrique », concernant la compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse, s'appliquent par analogie à la variante « courant de recharge ». La variante « courant de recharge » est compatible avec l'accord sur les transports terrestres entre la Confédération suisse et la Communauté européenne. Pour le reste, aucune obligation internationale de la Suisse ne paraît s'opposer à l'impôt sur le courant de recharge.

9.3 Forme de l'acte à édicter

Selon l'art. 140, al. 1, let. a, Cst., les révisions de la Constitution fédérale font l'objet d'un référendum obligatoire et sont soumises au vote du peuple et des cantons. Les modifications des art. 86 et 131, Cst. sont par conséquent édictées sous la forme d'un arrêté fédéral sujet au référendum (art. 163, al. 2, Cst.).

Les dispositions importantes qui fixent des règles de droit doivent être édictées sous la forme d'une loi au sens formel (art. 164, al. 1 Cst.). Sont réputées fixant des règles de droit les dispositions générales et abstraites d'application directe qui créent des obligations, confèrent des droits ou attribuent des compétences (art. 22, al. 4 LParl). Par ce projet de loi, la Confédération perçoit auprès des assujettis un impôt sur le courant de recharge. En même temps, les compétences autorisant à prélever l'impôt sont déterminées. Il s'agit d'une intervention générale et abstraite dans les droits de personnes physiques et morales. Les présentes dispositions doivent donc être édictées par l'Assemblée fédérale sous la forme d'une loi fédérale (art. 164, al. 1, let. c et d, Cst., en lien avec l'art. 22, al. 1, LParl).

9.4 Qualification fiscale

Les observations figurant au chiffre 5.4 relatives à la qualification fiscale de la variante « prestation kilométrique » s'appliquent par analogie à la variante « courant de recharge ». Toutefois, dans certains cas de la variante « courant de recharge », une livraison de marchandises a lieu en lien avec l'approvisionnement en courant de recharge. L'impôt sur le courant de recharge est par conséquent soumis à la TVA, à l'instar de l'impôt sur les huiles minérales, dès lors que l'exploitant d'équipements de recharge assujetti à la TVA répercute l'impôt sur le courant de recharge, en le cumulant avec le prix de l'électricité fournie, sur les détenteurs de véhicules électriques.

9.5 Assujettissement au frein aux dépenses

Le présent projet ne prévoit ni de nouvelles dispositions relatives à des subventions (entraînant des dépenses supérieures à l'une des valeurs seuil), ni de nouveaux crédits d'engagement ou plafonds de dépenses (liés à des dépenses supérieures à l'une des valeurs seuil).

9.6 Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale

Les principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale sont respectés. La répartition des tâches garantit une réglementation uniforme. Le projet n'entraîne aucun changement fondamental dans la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons.

9.7 Conformité à la loi sur les subventions

Le projet ne contient pas de nouvelles dispositions relatives à des subventions.

9.8 Délégation de compétences législatives

En vertu de l'art. 164, al. 1 Cst., une loi fédérale doit notamment réglementer la qualité de contribuable, l'objet des impôts et le calcul du montant des impôts (let. d), ainsi que les obligations des cantons lors de la mise en œuvre et de l'exécution du droit fédéral (let. f). Le présent acte tient compte de ces aspects.

Le projet de loi contient des normes de délégation pour l'édition d'ordonnances, dans la mesure où le Conseil fédéral, en tant qu'instance compétente, pourra édicter des ordonnances dans le cadre fixé par la loi. Ces délégations sont nécessaires, car elles concernent des réglementations dont le degré de concrétisation dépasserait le cadre de la loi. En raison des lignes directrices données dans les articles de loi, le pouvoir législatif de la loi est suffisamment concrétisé.

Dans le cas présent, des compétences législatives sont déléguées à l'art. 3, al. 4 et 5, à l'art. 10, à l'art. 11, al. 2 et 3, à l'art. 13, al. 1 et 2., à l'art. 14, al. 3, à l'art. 15, al. 3, à l'art. 19, al. 2, à l'art. 21, al. 3 ainsi qu'aux art. 24, 35 et 37 LIVEI. Les commentaires relatifs aux dispositions concernées en expliquent les raisons.

9.9 Protection des données

9.9.1 Données personnelles⁹³

L'exécution cette loi requiert le traitement de données personnelles par les services cantonaux des automobiles, les GRD et l'autorité fédérale. Dans le cadre d'éventuelles poursuites pénales après des infractions à la LIVEI, l'autorité fédérale traite des données personnelles sensibles. La présente loi prévoit, le cas échéant, la base requise à cet effet. Le traitement de données personnelles non sensibles nécessite simplement l'inscription d'une base légale dans l'ordonnance qui devra être créée par le Conseil fédéral à la suite du présent projet. Dans la mesure où les services cantonaux des automobiles traitent des données personnelles du SIAC, les dispositions pertinentes du droit de la circulation routière (art. 89d LCR et OSIAC) s'appliquent à titre subsidiaire.

9.9.2 Prélèvement de l'impôt

En vertu de l'art. 5, let. i, LPD, sont réputés organes fédéraux les personnes chargées de tâches publiques de la Confédération. Dans la mesure où ces personnes contribuent à l'accomplissement de ces tâches, elles sont soumises aux dispositions concernant le traitement de données personnelles par des organes fédéraux (art. 33 à 42 LPD). Quant aux services cantonaux des automobiles et aux GRD, ils sont considérés comme des autorités fédérales au regard du droit de la protection des données dans la mesure où ils sont chargés de traiter des données personnelles en vertu de la présente loi.

Des données de mesure et de base sont traitées aux fins de la perception de l'impôt sur le courant de recharge. Les données de mesure indiquent la quantité d'électricité fournie à l'équipement de recharge (kWh). Elles sont relevées soit sur le compteur (kWh), à certains intervalles, soit par détermination de la quantité d'énergie injectée au cours d'une période donnée. Les intervalles entre les relevés du compteur et les formats de saisie des quantités d'énergie ne sont pas encore définis à l'heure actuelle. Ils seront fixés ultérieurement dans l'ordonnance ou dans des directives de la branche de l'électricité, sur la base des exigences techniques en la matière. L'impôt devant être perçu au moins une fois par an, le compteur sera relevé au moins une fois par an. Par souci de traçabilité en cas de perturbations de l'exploitation, des intervalles plus courts sont toutefois opportuns.

Les données de base sont des données permettant d'identifier l'équipement de recharge (par ex. numéro d'identification, attribution à un point de mesure / compteur électrique) et la personne assujettie à l'impôt en lien avec cet équipement. Les personnes assujetties à l'impôt (exploitants d'un équipement de recharge) peuvent être des personnes physiques ou morales. Les données de base devront également, si nécessaire, être précisées ultérieurement par le Conseil fédéral, soit par voie d'ordonnance, soit sous la forme de directives de l'autorité fédérale compétente, soit encore par le secteur de l'électricité, sur la base des exigences techniques, organisationnelles et administratives pertinentes.

⁹³ Les exploitants d'équipements de recharge au sens du présent projet de loi peuvent également être des personnes morales. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation sur la protection des données le 1er septembre 2023, les données relatives aux personnes morales n'entrent plus dans le champ d'application de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données. Des dispositions analogues concernant le traitement des données des personnes morales par les organes fédéraux figurent désormais aux art. 57r ss de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS 172.010). Les commentaires relatifs à la protection des données figurant au chiffre 9.9 du rapport explicatif s'appliquent donc *mutatis mutandis* également aux données des personnes morales traitées dans le cadre de la perception de l'impôt en vertu de la présente loi.

Les données de mesure et de base ne constituent pas des données personnelles sensibles. Elles ne doivent pas ni ne peuvent servir à effectuer un profilage. Le Conseil fédéral pourra régler les détails en matière de protection des données ultérieurement, par voie d'ordonnance.

Pour la perception de l'impôt forfaitaire (solution transitoire et solution générale pour les « petits véhicules »), l'on se réfère uniquement aux données qui se trouvent déjà dans le SIAC au sujet de la personne assujettie et du véhicule. Aucune donnée personnelle supplémentaire n'est collectée. Les adaptations requises dans la LCR interviennent en même temps que le projet de loi, dans le cadre de la modification du droit existant. Les véhicules étrangers ne sont en aucun cas assujettis à l'impôt forfaitaire, raison pour laquelle il n'est pas nécessaire, dans le cas présent, de commenter les dispositions de l'UE en matière de protection des données (en particulier le règlement général sur la protection des données). Là encore, aucune donnée personnelle n'est traitée, ni utilisée pour effectuer un profilage.

9.9.3 Poursuites pénales par l'autorité fédérale

Les infractions à la loi ou à la perception de l'impôt feront l'objet de poursuites et seront jugées conformément à la DPA⁹⁴. En fonction de l'issue de la procédure, des données personnelles sensibles seront également traitées. Les bases légales nécessaires pour le traitement de données personnelles sensibles par l'autorité fédérale sont définies à l'art. 3, al. 4, du projet de loi. Il est donc possible de se reporter aux commentaires relatifs à cette disposition. En outre, les dispositions relatives à la protection des données personnelles édictées au chapitre troisième du DPA s'appliquent.

9.9.4 Risque d'atteinte à personnalité ou aux droits fondamentaux des personnes concernées

La perception de l'impôt implique obligatoirement le traitement de données personnelles. Selon l'art. 22, al. 1, LPD, lorsque le traitement envisagé est susceptible d'entraîner un risque élevé pour la personnalité ou les droits fondamentaux des personnes concernées, le responsable du traitement doit procéder au préalable à une analyse d'impact relative à la protection des données personnelles (AIPD). L'existence d'un risque élevé, en particulier lors du recours à de nouvelles technologies, dépend de la nature, de l'étendue, des circonstances et de la finalité du traitement (art. 22, al. 2, LPD). Une première analyse de risques effectuée pendant l'élaboration de la LTVEI a montré que le traitement des données prévu ne conduit pas à un risque élevé pour les droits fondamentaux des personnes concernées, aussi aucune AIPD n'a-t-elle été effectuée. Quoiqu'il en soit, il serait disproportionné d'effectuer une AIPD au stade actuel, ne serait-ce que parce que deux variantes sont mises en consultation. Pour garantir la protection des données, il est prévu de faire examiner encore une fois de manière approfondie, avec le concours du Préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT), les risques en matière de protection des données pour les droits fondamentaux des personnes concernées lorsque la décision sur la variante à mettre en œuvre aura été prise. Si une AIPD devait s'avérer nécessaire après cet examen, elle sera effectuée en parallèle à l'élaboration du message.

⁹⁴ RS 313.0.

10 Comparaison des variantes

Les variantes « prestation kilométrique » et « courant de recharge » présentent chacune des avantages et des inconvénients, qui sont regroupés ci-après selon quatre aspects principaux.

Garantie des recettes

La variante « prestation kilométrique » garantit largement les recettes, du fait qu'elle est difficile à déjouer et à manipuler et qu'elle s'applique également aux véhicules étrangers. En outre, cette solution exclut toute perte de recettes liée au tourisme de recharge, et peut être introduite dès 2030.

La variante « courant de recharge », en revanche, garantit les recettes dans une moindre mesure. Elle comporte un risque de fraude fiscale et nécessite d'introduire une solution transitoire avec un impôt forfaitaire entraînant une diminution des recettes. Pendant la solution transitoire, les véhicules étrangers ne généreront pas de rentrées et, par la suite, ils le feront uniquement lorsqu'ils seront rechargés en Suisse. En fonction du prix de l'électricité, il faut s'attendre à ce que le tourisme de recharge à l'étranger réduise encore les recettes.

Perception et exécution

La variante « prestation kilométrique » est plus rapide à mettre en œuvre en termes de perception et d'exécution, et entraîne des coûts plus faibles au total (env. 0,9 milliard de francs pour la période de 2030 à 2039). Elle nécessite moins d'équipements techniques, car souvent les données relatives au kilométrage (à la prestation kilométrique) peuvent être utilisées directement. Le sujet fiscal est plus facile à identifier et le contrôle est réalisable, plus simple et peu coûteux. Les changements de propriétaire ou l'utilisation de plaques d'immatriculation spéciales posent toutefois des difficultés. Reste aussi à savoir si les fournisseurs ou les constructeurs automobiles commercialiseront des solutions permettant de déterminer précisément les kilomètres parcourus en Suisse.

La variante « courant de recharge » ne pourra être introduite qu'en 2035 au plus tôt et nécessite donc une solution transitoire assortie d'un système d'exécution spécial. La mise en œuvre technique est plus exigeante, car l'infrastructure de recharge se développe de manière dynamique, impliquant des mises à niveau, ce qui entraîne des coûts plus élevés au total (env. 1,4 milliard de francs pour la période de 2030 à 2039). L'identification du sujet fiscal s'avère plus complexe : est-ce le propriétaire ou l'exploitant de l'équipement de recharge ? Il existe de multiples situations de recharge (par ex. avec des équipements de recharge mobiles), impliquant des responsabilités différentes. L'absence de mesures de contrôle, qui seraient difficiles à exécuter, peu efficaces et vraisemblablement mal acceptées, accroît le risque de fraude. De manière générale, la mise en œuvre de cette variante comporte davantage de risques en raison des exigences techniques posées aux équipements de recharge et des processus d'implémentation associés.

Dans le comparatif des coûts, il faut faire une distinction entre la vision globale et le point de vue de la Confédération. Dans la vision globale de la variante « courant de recharge », la différence réside dans le fait qu'une partie des coûts est à la charge des exploitants des équipements de recharge (coûts de mise à niveau et d'exploitation de compteurs certifiés et d'interfaces de communication). Ces coûts ne figurent pas dans le point de vue de la Confédération, car ce n'est pas elle qui les encourt. Dans la variante « prestation kilométrique » en revanche, il n'y a pas de différence entre la vision globale et celle de la Confédération, car c'est cette dernière qui prend en charge tous les coûts.

Figure 40: Comparatifs des coûts des variantes

Chiffres en millions de francs	Variante « prestation kilométrique »	Variante « courant de recharge »
Vision globale		
Coûts de mise en œuvre	41	540
Coûts d'exploitation pour 10 ans (2030 à 2039)	857	862
Total coûts d'exécution	898	1 402
Recettes brutes pour 10 ans (2030 à 2039)	17 900	16 800
Part des coûts d'exécution en % des recettes brutes	5,0 %	8,3 %
Point de vue de la Confédération		
Coûts d'exécution Conf. (y c. indemnisation aux organes d'exécution)	898	750
Produit net Confédération	17 002	16 050

En raison de différences d'arrondi, les valeurs additionnées peuvent différer légèrement du total.

Ressenti des détenteurs de véhicules et des sujets fiscaux

Bien que la variante « prestation kilométrique » soit facile à comprendre et qu'elle s'aligne sur l'utilisation de l'infrastructure routière, le changement de système risque de manquer de transparence aux yeux des détenteurs de véhicules, passant d'un calcul basé sur l'énergie à un calcul basé sur les kilomètres parcourus, qui différencie en outre le genre de véhicule et le poids. Le recours aux données des véhicules pourrait de plus soulever des doutes quant à la protection des données, provoquer la méfiance de la population et susciter par conséquent des réserves à l'égard de cette variante. La déclaration individuelle offre aux citoyens méfiants une option utilisant certes les données du véhicule, mais sans qu'elles soient transmises automatiquement ou par voie numérique. Un autre aspect positif de cette variante est qu'elle ne requiert qu'une participation minimale des détenteurs de véhicules. La variante « prestation kilométrique » pourrait également être considérée comme plus équitable, car elle exclut pratiquement toute fraude.

La variante « courant de recharge » présente un lien plus direct entre consommation d'énergie et utilisation du véhicule, à l'instar de l'impôt sur les huiles minérales (recharger ressemble à faire le plein de carburant). Elle n'a pas recours aux données des véhicules, ce qui peut être ressenti comme une très bonne protection des données. Proposant un tarif unique, ce système est de surcroît facile à comprendre. Il n'existe aucune exigence ni obligation à l'égard des détenteurs de véhicules ou conducteurs de véhicules (hormis le fait qu'ils ne sont autorisés à recharger leur véhicule que sur des équipements de recharge enregistrés). En revanche, les exigences posées aux exploitants d'équipements de recharge sont élevées, et la mise à niveau et l'outillage sont complexes et coûteux. Le fait que certains groupes d'automobilistes puissent se soustraire facilement à l'impôt pourrait être perçu comme injuste.

Autres incitations et effets secondaires

Dans la variante « prestation kilométrique », l'impôt grevant le transport de marchandises lourdes est équivalent aux actuels impôts sur les huiles minérales, mais pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers immatriculés à l'étranger, il nécessite parfois des solutions spéciales. Cette variante incite à raccourcir les trajets. Pour les véhicules hybrides rechargeables, le tarif de la redevance est réduit forfaitairement de 50 % et ne tient pas compte du trajet effectivement parcouru en mode électrique. L'équivalence n'est donc pas toujours garantie.

En revanche, dans la variante « courant de recharge », le tarif unitaire appliqué entraîne une charge fiscale nettement plus élevée pour le trafic des poids lourds, qui n'est pas équivalente à l'impôt sur

les huiles minérales. Cette variante privilégie les véhicules économes en énergie. En outre, elle taxe les PHEV en fonction de leur consommation effective, ce qui est plus équitable. L'un des inconvénients majeurs de cette variante est qu'elle est sujette aux fraudes. Les propriétaires d'immeubles, en particulier, ayant accès à des prises domestiques, voire industrielles (par ex. les propriétaires de maisons individuelles) disposent d'un moyen relativement simple de se soustraire à l'impôt. La double imposition éventuelle des « petits véhicules » soumis à l'impôt forfaitaire et rechargés sur des équipements de recharge enregistrés, ainsi que l'inégalité de traitement en matière d'assujettissement à la TVA selon le lieu de recharge, constituent d'autres inconvénients de l'impôt sur le courant de recharge.

Dans certains cas, l'équivalence fiscale entre l'impôt forfaitaire de la solution transitoire et l'impôt sur les huiles minérales n'est pas assurée, et cela pénalise les personnes dont la prestation kilométrique annuelle est en dessous de la moyenne.

Conclusions

Les variantes « prestation kilométrique » et « courant de recharge » présentent différents avantages et inconvénients qui doivent être soigneusement pesés et comparés. La variante basée sur la prestation kilométrique garantit largement les recettes, présente un coût total moins élevé et offre une mise en œuvre plus simple. Elle implique toutefois un changement de système qui pourrait se heurter à une certaine résistance de la part des détenteurs de véhicules, notamment en raison du recours aux données des véhicules en cas de décompte exact des kilomètres parcourus en Suisse.

La variante basée sur le courant de recharge est plus rassurante en raison du lien direct qui existe entre la consommation d'énergie et l'utilisation du véhicule ; elle offre de surcroît un système facile à comprendre, associé à un tarif unifié. Elle est toutefois d'une technologie complexe, coûteuse et ne pourra être mise en œuvre que plus tard, ce qui nécessite l'introduction d'une solution transitoire. À cela s'ajoutent un risque plus élevé en lien avec la mise en œuvre et le danger de pertes de recettes difficiles à évaluer, consécutives à des soustractions d'impôt et au tourisme de recharge.

Dans l'ensemble, la variante « prestation kilométrique » semble plus robuste et plus efficace, tandis que la variante « courant de recharge » s'appuie sur l'imposition traditionnelle de l'énergie à l'instar de l'impôt sur les huiles minérales, avec toutefois des obstacles de mise en œuvre plus importants. Le choix dépendra en grande partie de la priorité accordée soit à la faisabilité pragmatique, soit à une taxation plus directe de l'énergie consommée.

11 Liste des abréviations

AANR	Attestation d'appartenance à la navigation du Rhin
AFC	Administration fédérale des contributions
AFF	Administration fédérale des finances
API	Application Programming Interface
ARE	Office fédéral du développement territorial
CA	Courant alternatif
CAPEX	Capital expenditure (coûts d'investissement)
CC	Courant continu
CE	Conseil des États
CEATE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie
CEL	Communauté électrique locale
Ch	Cheval-vapeur
CN	Cellular Network (terme anglais désignant un réseau de téléphonie mobile)
CN	Conseil national
CPO	Charge Point Operator
Cst.	Constitution fédérale
Ct.	Centimes
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFF	Département fédéral des finances
DPA	Droit pénal administratif (RS 313.0)
EBM	Enquêtes sur le budget des ménages
EMP	Electric Mobility Provider
EP27	Allemand <i>Entlastungspaket 27</i> , Programme d'allègement budgétaire 2027
ESTI	Inspection fédérale des installations à courant fort
FAZG	Groupes de véhicules
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
FSCR	Financement spécial pour la circulation routière
GLONASS	Globalnaja nawigazionnaja sputnikowaja sistema (système mondial de navigation par satellite)
GNSS	Global Navigation Satellite System (système mondial de navigation par satellite)
GPS	Global Positioning System (système américain de navigation par satellite)
GRD	Gestionnaire de réseau de distribution (gestionnaire du réseau électrique)
GSM	Global System for Mobile Communications (système mondial de communications mobiles)
Impmin	Impôt sur les huiles minérales
kg	Kilogramme
km	Kilomètre
kW	Kilowatt
LAO	Loi sur les amendes d'ordre (RS 314.1)
LApEI	Loi fédérale sur l'approvisionnement en électricité (Loi sur l'approvisionnement en électricité, RS 734.7)
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière (RS 741.01)

LE-OFDF	Loi fédérale sur la partie générale relative à la perception des redevances et sur le contrôle de la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF, pas encore entrée en vigueur)
LFORTA	Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (RS 725.13)
Limpmin	Loi sur l'imposition des huiles minérales (RS 641.61)
LIVEI	Loi fédérale concernant un impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques (loi sur l'imposition des véhicules électriques)
LKW	Camion (allemand <i>Lastkraftwagen</i>)
LRPL	Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, RS 641.81)
LTVA	Loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée (loi sur la TVA, RS 641.20)
LTVEI	Loi fédérale concernant une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques (loi sur la taxation des véhicules électriques)
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (RS 725.116.2)
LVA	Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (loi sur la vignette autoroutière, RS 741.71)
MaaS	Mobility as a Service (mobilité en tant que service)
METAS	Institut fédéral de métrologie
MICET	Manuel informatisé des coefficients d'émission du trafic routier
MID	Measuring Instruments Directive (directive européenne 2004/22/CE définissant les exigences en matière d'exactitude et de fiabilité des instruments de mesure)
Mio.	Million(s)
Mrd.	Milliard(s)
NIV	Numéro d'identification du véhicule
OAC	Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, RS 741.51)
OApEI	Ordonnance sur l'approvisionnement en électricité (RS 734.71)
OBU	On Bord Unit (dispositif embarqué)
OCPP	Open Charge Point Protocol
OETV	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
ORPL	Ordonnance concernant la redevance sur le trafic des poids lourds (RS 641.811)
PE	Perspectives énergétiques
PHEV	Plug-in-Hybrid-Electric-Vehicle (véhicule hybride rechargeable)
PTVéh	Poids total (en charge) du véhicule / poids total de l'ensemble (pour les ensembles de véhicules)
RCP	Regroupement dans le cadre de la consommation propre
RPLF	Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
SET	Service européen de télépéage
SIAC	Système d'information relatif à l'admission à la circulation

SIM	Subscriber Identity Module (module d'identification de l'abonné)
TCS	Touring Club Suisse
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
UE	Union européenne
Véh.-km	Véhicule-kilomètre
VT	Voitures de tourisme
VULé	Véhicules utilitaires légers
VULo	Véhicules utilitaires lourds
WLTP	Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers)

12 Glossaire

Notion	Description
Bidirectionnalité	<p>Possibilité, pour les véhicules électriques et les bornes de recharge, de faire circuler l'énergie électrique dans les deux sens, c'est-à-dire de la borne de recharge à la batterie du véhicule électrique et inversement. Les bornes de recharge bidirectionnelles sont à considérer comme des accumulateurs décentralisés.</p> <p>Vehicle-to-grid (V2G) : du véhicule vers le réseau électrique</p> <p>«Vehicle-to-home» (V2H, du véhicule à la maison): du véhicule au bâtiment/foyer</p> <p>Vehicle-to-load (V2L) : du véhicule aux dispositifs externes</p> <p>Vehicle-to-everything (V2X) : terme générique regroupant V2G, V2H et V2L</p>
Borne de recharge	Dispositif permettant de recharger des véhicules électriques. Une borne de recharge peut alimenter un ou plusieurs points de recharge.
Câble de recharge portable pour prise domestique	Également appelé câble ICCB, il permet de recharger une voiture électrique sur une prise domestique en cas d'urgence. Câble permettant de recharger le véhicule sur une prise 230 V. Fourni avec la plupart des véhicules, il ne doit être utilisé que sur des installations contrôlées par un électricien (prise, câble d'alimentation de la prise, fusible) afin d'éviter d'endommager l'installation.
Camions	Véhicules utilitaires lourds d'un poids total autorisé de 3,5 tonnes ou plus, destinés au transport de marchandises
Cellular Network (CN)	Réseau de téléphonie mobile
Centrale électrique	Entreprise qui produit, achemine et/ou distribue de l'énergie électrique.
Certificate of Conformity (COC ou eCOC)	<p>Certificat/attestation de conformité ou forme électronique du certificat de conformité</p> <p>Document du constructeur prouvant qu'un véhicule est conforme aux normes de l'UE ou qu'il dispose d'une réception par type de l'UE.</p>
Communauté électrique locale (CEL)	Les membres d'une CEL (ménages privés et entreprises) produisent de l'énergie, la partagent et la consomment sur place. Contrairement au RCP, une CEL s'étend au-delà de la parcelle. Une CEL est limitée au territoire d'une commune ; tous les membres doivent être clients du même GRD.
Consommation propre	Consommation directe de l'électricité en même temps que la production sur le lieu de production, ou stockage simultané et consommation ultérieure sur le lieu de production
Dedicated Short Range Communications (DSRC)	Liaison à micro-ondes de courte portée pour la communication directe et sans fil de véhicules avec d'autres véhicules, des installations ou l'infrastructure (Vehicle-to-X, V2X)
Délestage	Mécanisme qui déconnecte automatiquement les consommateurs en cas de surcharge du réseau afin de garantir la stabilité du réseau
European Electronic Toll Service (EETS)	Service européen de télépéage
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
Genre de véhicule	Type de véhicule défini par un code dans la réception par type.
Gestionnaire de réseau de distribution (GRD)	Entreprise en charge de l'exploitation, de la maintenance et du déploiement du réseau de distribution d'énergie électrique. Le GRD est

Notion	Description
Global navigation satellite system (GNSS)	<p>responsable de la distribution de l'électricité du réseau de transport vers les consommateurs finaux.</p> <p>Système mondial de navigation par satellite</p> <p>Les termes ici pertinents sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Globalnaja nawigazionnaja sputnikowaja sistema (GLONASS): Système de navigation russe - Global Positioning System (GPS): système de navigation américain - Galileo : système de navigation européen
Groupes de véhicules	Catégorie réunissant différents →genres de véhicules
Infrastructure de recharge	Borne ou installation de recharge associée aux installations correspondantes : coupe-circuits, lignes de mesure et de commande, gestion de la charge, etc.
Installation de recharge	Une installation de recharge comprend plusieurs bornes de recharge et, idéalement, un système de gestion de charge.
Kilowatt (kW)	Unité de mesure de la puissance électrique définissant la quantité d'énergie libérée par une borne de recharge ou la quantité d'énergie dont le véhicule a besoin. La valeur en kW indique la puissance du véhicule. Un kW correspond à 1,35962 Ch.
Kilowattheure (kWh)	Unité de mesure du travail électrique ou de la quantité d'énergie, définissant la quantité d'énergie délivrée ou consommée par une borne de recharge ou un véhicule pendant la recharge. Le kWh permet de mesurer la consommation d'un véhicule électrique (sur 100 km) et l'énergie prélevée à la borne de recharge.
Manuel informatisé des coefficients d'émission du trafic routier (MICET) (dernière version en allemand et en anglais)	<p>Liste de coefficients d'émission régulièrement mise à jour pour toutes les catégories de véhicules courantes. Le manuel MICET comprend une base de données détaillée (statu quo et prévisions) des parcs automobiles, du kilométrage annuel ainsi que des facteurs d'émission ou de la consommation d'énergie. Les données sont différenciées selon la catégorie de véhicule (y compris les cyclomoteurs et les vélos électriques) et le type de propulsion (essence, diesel, GNC, GPL, électrique, incluant la distinction entre PHEV et HEV).</p> <p>Lien vers le manuel MICET en allemand et en anglais : https://www.hbefa.net/de/startseite</p>
Mode de charge	Type de liaison entre le véhicule électrique et le réseau électrique. Chaque mode de charge présente des caractéristiques spécifiques en ce qui concerne les composants électriques, les outils de communication et les éléments de sécurité.
Moteur à combustion	Le moteur à combustion transforme le carburant liquide ou gazeux en énergie.
On Board Unit (OBU)	Dispositif électronique de saisie des données installé dans le véhicule
Open Charge Point Protocol (OCPP)	Protocole de communication pour l'interopérabilité entre les bornes de recharge pour véhicules électriques et les systèmes de gestion, permettant une communication standardisée.
Open Plug & Charge Protocol (OPCP)	L'OPCP est un protocole standardisé de la norme ISO 15118. Il définit la communication entre les véhicules électriques et les bornes de recharge et simplifie ainsi le processus d'authentification lors de la recharge des véhicules électriques.
Personne raccordée au réseau	Propriétaire/exploitant de la borne de recharge / propriétaire de l'entreprise ou propriétaire du bâtiment. Il doit faire installer et déclarer la borne de recharge par un installateur-électricien agréé. Il est en outre

Notion	Description
	responsable de l'intégrité et de la conformité de l'installation domestique située en amont.
Point de recharge	Dispositif de recharge des véhicules électriques permettant de recharger un seul véhicule électrique à la fois
Recharge CA	Processus de recharge au cours duquel le courant alternatif est transformé en courant continu à l'intérieur du véhicule
Recharge CC	Opération au cours de laquelle le courant alternatif est transformé en courant continu à l'intérieur de la borne de recharge
Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques	Nouvelle redevance requérant l'élaboration d'une nouvelle loi fédérale (anciennement : redevance de substitution)
Regroupement dans le cadre de la consommation propre (RCP)	« Si plusieurs propriétaires fonciers ayant qualité de consommateur final se partagent un même lieu de production, ils peuvent se regrouper dans la perspective d'une consommation propre commune, pour autant que la puissance totale de production soit considérable par rapport à la puissance de raccordement au point de mesure. Pour ce faire, ils concluent une convention entre eux ainsi qu'avec l'exploitant de l'installation. » (Art. 17, al. 1, LEn)
Réseau de distribution	Réseau électrique à haute, moyenne ou basse tension servant à l'approvisionnement de consommateurs finaux ou d'entreprises d'approvisionnement en électricité.
Syst. d'info. relatif à l'admission à la circulation (SIAC)	L'OFROU est responsable de l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière ainsi que de la sécurité routière. À cette fin, il exploite le système d'information central relatif à l'admission à la circulation (SIAC) qui comprend les registres « Personnes », « Véhicules », « Mesures » et « Analyses ». Le SIAC est une base de données relationnelle qui contient toutes les données pertinentes pour l'admission à la circulation (concernant notamment les véhicules et les détenteurs de véhicules), ce qui permet l'échange de données entre les systèmes connectés au SIAC, par ex. en cas de changement de canton.
Système de diagnostic embarqué (OBD)	Interface de diagnostic permettant de lire les données du véhicule. Pendant la conduite, tous les systèmes influençant les gaz d'échappement sont surveillés. Cf. Diagnostic embarqué (automobile) — Wikipédia
Système de gestion de la batterie (BMS)	Surveille et régule l'état des cellules de la batterie
Transport individuel motorisé (TIM)	Circulation de personnes avec des véhicules automobiles destinés au transport de personnes.
Véhicule à moteur à combustion	Véhicule équipé d'un moteur à combustion utilisant le plus souvent l'essence ou le diesel comme carburant. Synonyme de véhicule traditionnel.
Véhicule électrique à batterie (Battery Electric Vehicle, BEV)	Véhicule exclusivement propulsé à l'énergie électrique provenant d'une source externe et équipé d'une batterie et d'une prise de recharge. Dans le présent contexte, les BEV font partie des →véhicules électriques.
Véhicule électrique à pile à combustible (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV)	Véhicule fonctionnant à l'hydrogène L'hydrogène est stocké sous haute pression dans un réservoir. Il réagit ensuite avec l'oxygène de l'air dans la pile à combustible et produit ainsi de l'électricité. Cette dernière actionne un moteur électrique. Étant donné que l'électricité produite pour la propulsion ne provient pas directement d'une source externe, les véhicules à pile à combustible ne sont pas considérés

Notion	Description
Véhicules électriques	comme des véhicules électriques assujettis à la redevance au sens du présent projet. Dans le présent contexte, véhicules électriques rechargeables. Ces véhicules sont alimentés en totalité ou en partie par de l'énergie électrique de provenance externe (électricité) et disposent d'une prise de recharge. Cette définition inclut les →véhicules hybrides rechargeables et les →véhicules électriques à batterie. Les →véhicules hybrides et les →véhicules électriques à pile à combustible sans prise de recharge ne sont pas considérés comme des véhicules électriques soumis à la redevance au sens du présent projet.
Véhicules électriques hybrides (Hybrid Electrical Vehicles, HEV)	Véhicules dotés d'un moteur à combustion et d'un moteur électrique. L'entraînement peut être assuré par les deux moteurs simultanément ou par l'un des deux séparément, sachant que la motorisation 100 % électrique permet uniquement de parcourir de courtes distances. Ce type de véhicule ne dispose pas de prise de recharge, de sorte qu'il n'est pas possible de l'alimenter en courant provenant d'une source externe.
Véhicules hybrides rechargeables (Plug-in-Hybrid-Electric-Vehicle, PHEV)	Véhicules équipés d'un moteur à combustion et d'un moteur électrique et disposant d'une prise de recharge (« plug-in » en anglais) pour l'alimentation en électricité à partir d'une source externe. La batterie est plus grosse que celle des véhicules hybrides (HEV), l'autonomie électrique est donc plus élevée. Dans le présent contexte, les BEV font partie des →véhicules électriques.
Véhicules traditionnels	Véhicules qui utilisent exclusivement l'essence, le diesel ou le gaz naturel comme moyen de propulsion et dont les carburants sont donc soumis à l'impôt sur les huiles minérales (en vertu de la loi sur l'imposition des huiles minérales). Synonyme de véhicules à moteur à combustion.
Véhicules utilitaires légers (VULé)	Voitures automobiles légères affectées au transport de choses (art. 11, al. 2, let. e, OETV, voitures de livraison) d'un poids total maximal de 3,5 tonnes
Véhicules utilitaires lourds (VULo)	Véhicules affectés au transport de choses, d'un poids total autorisé supérieur à 3,5 tonnes (voitures automobiles lourdes, camions, véhicules articulés, tracteurs à sellette)
Véhicules-kilomètres (véh.-km)	Kilomètres parcourus par les véhicules
Voitures de tourisme	Voitures automobiles légères (voitures particulières) affectées au transport de personnes, d'un poids total inférieur ou égal à 3,5 tonnes, comptant au maximum neuf places assises, conducteur compris (art. 11, al. 2, let. a, OETV) Voitures automobiles lourdes affectées au transport de personnes, d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes et comptant au maximum neuf places assises, conducteur compris (art. 11, al. 2, let. b, OETV)
Wallbox	Borne de recharge fixée au mur, posée sur un pied ou suspendue au plafond.
Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP)	Procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour mesurer les valeurs de consommation et d'émission de gaz d'échappement des →voitures de tourisme et des →véhicules utilitaires légers. Cette procédure simule un trajet moyen en voiture et détermine la consommation, ainsi que les émissions de CO2 et de polluants. Le test est effectué sur un banc d'essai en laboratoire.

Sources utilisées

INFRAS/Rapp/Ecoplan 2021 : Concept de redevance liée au kilométrage, rapport final (en allemand), sur mandat de l'Office fédéral des routes (OFROU), 30 novembre 2021

Swiss eMobility : glossaire sur la mobilité électrique, février 2023

Association des entreprises électriques suisses (AES) : Infrastructure de recharge pour l'électromobilité, manuel, Association des entreprises électriques suisses, MIRE-CH 2022, mai 2022.

Annexe 1 Parc de véhicules au 31 décembre 2024 selon le SIAC

Genre de véhicule	Total Véhicules	Part	Véhicules électriques ⁹⁵	Part de véhicules électriques
Voitures de tourisme	4'801'843	74,2%	323'417	6,7%
Voiture de tourisme	4'801'843	74,2%	323'417	6,7%
Véhicules utilitaires légers	545'984	8,4%	11'475	2,1%
Voiture de livraison	445'899	6,9%	11'337	2,5%
Voiture automobile légère	95'575	1,5%	109	0,1%
Minibus	4'510	0,1%	29	0,6%
Véhicules utilitaires lourds	77'889	1,2%	2'135	2,7%
Camion	46'547	0,7%	1'009	2,2%
Tracteur à sellette	12'769	0,2%	203	1,6%
Voiture automobile lourde	7'735	0,1%	343	4,4%
Autocar	7'580	0,1%	1	0,0%
Bus articulé	2'081	0,0%	241	11,6%
Voiture de tourisme lourde	813	0,0%	16	2,0%
Trolleybus articulé	321	0,0%	321	100,0%
Véhicule articulé lourd	40	0,0%	1	2,5%
Véhicule articulé léger	3	0,0%	0	0,0%
Motocycles et autres	767'256	11,8%	25'187	3,3%
Motocycle	713'604	11,0%	6'776	0,9%
Motocycle léger	18'620	0,3%	6'586	35,4%
Quadricycle à moteur	18'216	0,3%	3'081	16,9%
Tricycle à moteur	8'237	0,1%	7'834	95,1%
Tricycle à moteur	4'502	0,1%	236	5,2%
Motocycle-side-car	2'984	0,0%	1	0,0%
Motocycle-tricar	580	0,0%	507	87,4%
Quadricycle léger à moteur	513	0,0%	166	32,4%
Secteur non routier	282'745	4,4%	5'713	2,0%
Tracteur agricole	145'353	2,2%	15	0,0%
Chariot de travail	35'065	0,5%	3'545	10,1%
Chariot à moteur agricole	30'728	0,5%	37	0,1%
Chariot à moteur	23'542	0,4%	1'680	7,1%
Machine de travail	18'494	0,3%	231	1,2%
Chariot de travail agricole	11'993	0,2%	156	1,3%
Tracteur	8'559	0,1%	43	0,5%
Monoaxe agricole	7'354	0,1%	2	0,0%
Luge à moteur	1'335	0,0%	4	0,3%
Monoaxes	300	0,0%	0	0,0%
Véhicule agricole combiné	22	0,0%	0	0,0%
Total	6'475'717	100,0 %	367'927	5,7%

Les cyclomoteurs (y compris les vélos électriques rapides) ne sont pas inclus dans le tableau, car ils ne sont pas enregistrés dans le SIAC. Selon le recensement des cyclomoteurs mené par l'OFS, 257 753 cyclomoteurs étaient immatriculés fin 2022 auprès des cantons.

⁹⁵ BEV et PHEV.

Annexe 2 Évolution du parc de véhicules par type de propulsion

Figure 41: Évolution du parc de VULé par type de propulsion⁹⁶

Nombre de véhicules en millions

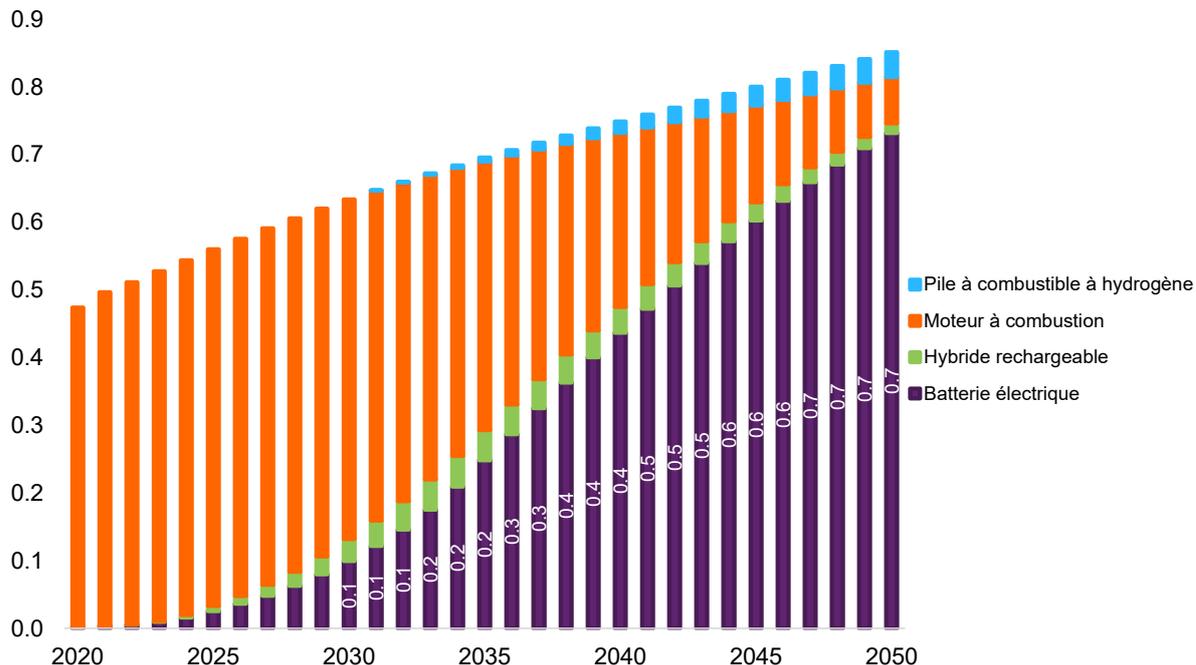
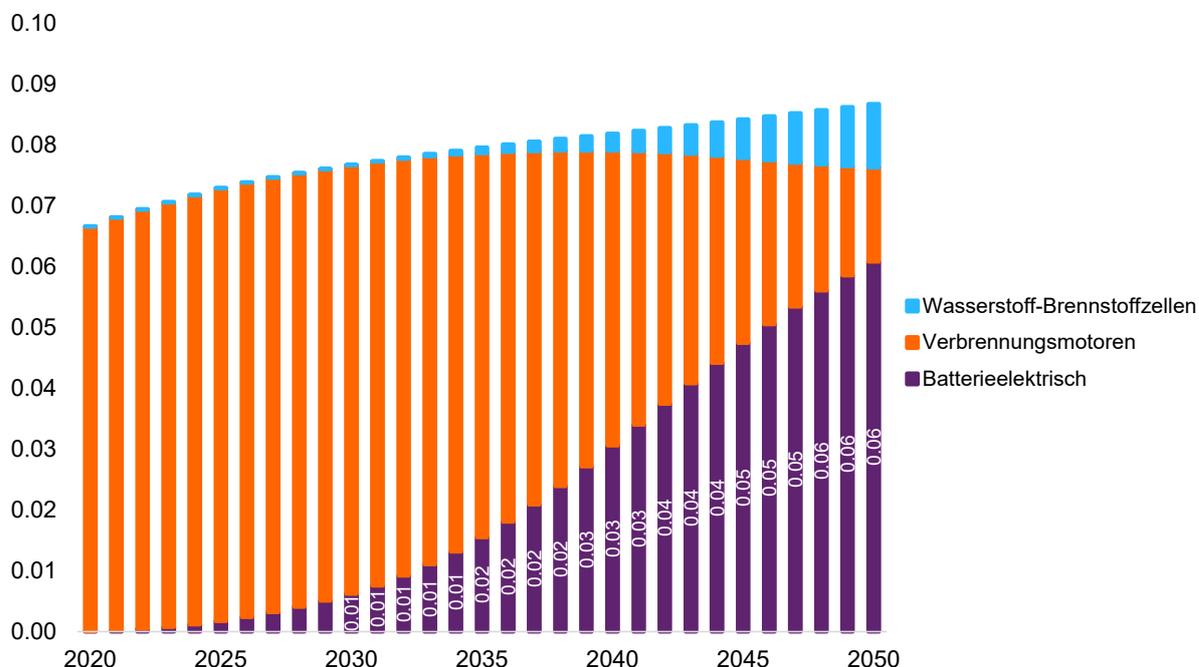


Figure 42 : Évolution du parc de VULo par type de propulsion⁹⁷

Anzahl Fahrzeuge in Millionen

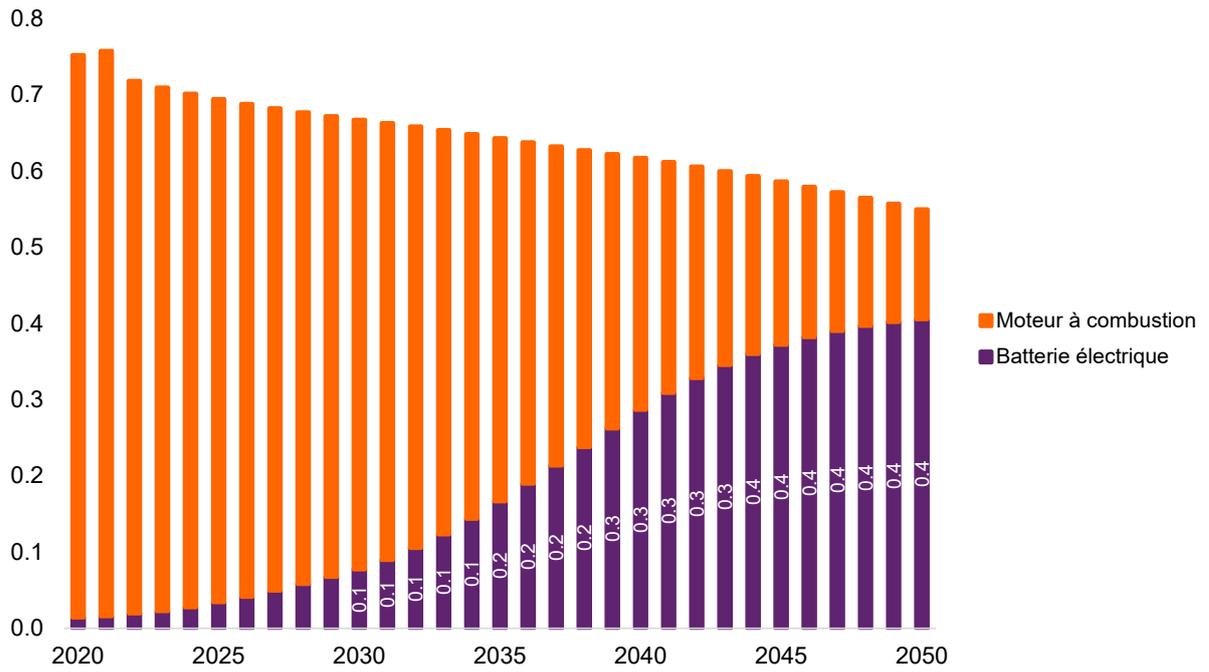


⁹⁶ Source : Manuel des coefficients d'émission du trafic routier (MICET), INFRAS, 2024 (en allemand et en anglais)

⁹⁷ Source : Manuel des coefficients d'émission du trafic routier (MICET), INFRAS, 2024 (en allemand et en anglais)

Figure 43 : Évolution du parc de motos par type de propulsion⁹⁸

Nombre de véhicules en millions



⁹⁸ Source : Manuel des coefficients d'émission du trafic routier (MICET), INFRAS, 2024 (en allemand et en anglais)

Annexe 3 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération – comptes 2024

	En millions de fr.	Part (en %)
Recettes	2 646	100,0
Surtaxe sur les huiles minérales	1 686	63,7
Impôt sur les véhicules automobiles	461	17,4
Redevance pour l'utilisation des routes nationales	364	13,8
Revenus issus des sanctions sur le CO ₂ sur voitures de tourisme	8	0,3
NAR, compensations à verser par les cantons	60	2,3
Recettes provenant de fonds de tiers et autres revenus	66	2,5
Dépenses	2 646	100,0
Routes nationales	2 454	92,7
Trafic d'agglomération	191	7,3

Annexe 4 Financement spécial circulation routière – comptes 2024

	En millions de fr.	Part (en %)
Recettes	1 286	100,0
Impôt sur les huiles minérales grevant les carburants	1 280	99,5
Remboursement de prêts et de participations	5	0,5
Dépenses	1 302	100,0
Contributions aux charges routières des cantons et aux routes principales	496	38,1
Apport au fonds d'infrastructure ferroviaire, transfert du trafic de marchandises	382	29,3
Protection de l'environnement et du paysage, ouvrages de protection contre les dangers naturels	170	13,1
Charges administratives	194	14,9
Apports au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération	60	4,6

Annexe 5 Tableau Tarifs VT par 100 kilogrammes (BEV)

Poids total (en kg)	Tarif VT équivalent Impmin (en ct./km)	Tarif VT équivalent Impmin + équivalent TVA (en ct./km)
800	1,1	1,3
900	1,4	1,5
1 000	1,6	1,8
1 100	1,9	2,1
1 200	2,1	2,3
1 300	2,4	2,6
1 400	2,6	2,8
1'500	2,9	3,1
1 600	3,1	3,4
1 700	3,4	3,6
1 800	3,6	3,9
1 900	3,9	4,1
2 000	4,1	4,4
2 100	4,4	4,7
2 200	4,6	4,9
2 300	4,9	5,2
2 400	5,1	5,4
2 500	5,4	5,7
2 600	5,6	6,0
2 700	5,9	6,2
2 800	6,1	6,5
2 900	6,4	6,7
3 000	6,6	7,0
3 100	6,9	7,3
3 200	7,1	7,5
3 300	7,4	7,8
3 400	7,6	8,0
3 500	7,9	8,3

Annexe 6 Tableau Tarifs VULé par 100 kilogrammes (BEV)

Poids total (en kg)	Tarif VULé équivalent Impmin (en ct./km)	Tarif VULé équivalent Impmin + équivalent TVA (en ct./km)
800	1,0	1,0
900	1,0	1,0
1 000	1,0	1,0
1 100	1,1	1,2
1 200	1,4	1,4
1 300	1,6	1,7
1 400	1,8	1,9
1 500	2,0	2,1
1 600	2,3	2,4
1 700	2,5	2,6
1 800	2,7	2,9
1 900	3,0	3,1
2 000	3,2	3,3
2 100	3,4	3,6
2 200	3,7	3,8
2 300	3,9	4,1
2 400	4,1	4,3
2 500	4,3	4,5
2 600	4,6	4,8
2 700	4,8	5,0
2 800	5,0	5,3
2 900	5,3	5,5
3 000	5,5	5,7
3 100	5,7	6,0
3 200	6,0	6,2
3 300	6,2	6,5
3 400	6,4	6,7
3 500	6,6	6,9
3 600	6,9	7,2
3 700	7,1	7,4
3 800	7,3	7,7
3 900	7,6	7,9
4 000	7,8	8,1
4 100	8,0	8,4
4 200	8,3	8,6

Annexe 7 Tableau Tarifs VULo par 1000 kilogrammes (BEV)

Poids total (en kg)	Tarif VULo transport marchandises équivalent Impmin (en ct./km)	Tarif VULo transport marchandises équivalent Impmin + équivalent TVA (en ct./km)	Tarif VULo transport personnes équivalent Impmin (en ct./km)	Tarif VULo transport personnes équivalent Impmin + équivalent TVA (en ct./km)
4'000	8,4	8,8	7,3	7,7
5'000	8,8	9,2	8,3	8,7
6'000	9,2	9,7	9,4	9,8
7'000	9,6	10,1	10,4	10,9
8'000	10,0	10,5	11,4	11,9
9'000	10,5	11,0	12,4	13,0
10'000	10,9	11,4	13,4	14,1
11'000	11,3	11,8	14,4	15,1
12'000	11,7	12,3	15,5	16,2
13'000	12,1	12,7	16,5	17,3
14'000	12,5	13,1	17,5	18,3
15'000	13,0	13,6	18,5	19,4
16'000	13,4	14,0	19,5	20,5
17'000	13,8	14,4	20,5	21,5
18'000	14,2	14,9	21,6	22,6
19'000	14,6	15,3	22,6	23,7
20'000	15,0	15,8	23,6	24,7
21'000	15,4	16,2	24,6	25,8
22'000	15,9	16,6	25,6	26,9
23'000	16,3	17,1	26,6	27,9
24'000	16,7	17,5	27,6	29,0
25'000	17,1	17,9	28,7	30,1
26'000	17,5	18,4	29,7	31,1
27'000	17,9	18,8	30,7	32,2
28'000	18,3	19,2	31,7	33,3
29'000	18,8	19,7	32,7	34,3
30'000	19,2	20,1	33,7	35,4
31'000	19,6	20,5	34,8	36,5
32'000	20,0	21,0	35,8	37,5
33'000	20,4	21,4	36,8	38,6
34'000	20,8	21,8	37,8	39,7
35'000	21,2	22,3	38,8	40,7
36'000	21,7	22,7	39,8	41,8
37'000	22,1	23,2	40,9	42,9
38'000	22,5	23,6	41,9	43,9
39'000	22,9	24,0	42,9	45,0
40'000	23,3	24,5	43,9	46,1
41'000	23,7	24,9	44,9	47,1
42'000	24,1	25,3	45,9	48,2
43'000	24,6	25,8	46,9	49,3
44'000	25,0	26,2	48,0	50,3

Annexe 8 Exemples de tarifs dans la catégorie de redevance Voitures de tourisme

Les tarifs applicables à dix exemples de véhicules sont indiqués ci-après. Les véhicules ont été sélectionnés sur la base d'une analyse des données du SIAC. Ont été retenus les dix véhicules purement électriques (types) les plus courants, immatriculés depuis le 1er janvier 2018 et toujours en circulation. Données au 1er janvier 2024.

Marque et type	Poids total (en kg)	Tarif Équivalent Impmin (en ct./km)	Tarif Équivalent Impmin + équivalent TVA (en ct./km)
MERCEDES-BENZ EQC 400 4M	2'940	6,5	6,8
AUDI Q4 50 E-TRON	2'720	5,9	6,3
TESLA MODÈLE Y	2'518	5,4	5,8
TESLA MODÈLE 3	2'305	4,9	5,2
VW ID.3 PRO PERFORM.	2'270	4,8	5,1
HYUNDAI KONA EV	2'170	4,6	4,8
RENAULT ZOE	1'988	4,1	4,4
PEUGEOT E-208	1'910	3,9	4,2
FIAT 500	1'690	3,4	3,6
VW E-UP	1'530	3,0	3,2

La liste inclut les types de véhicules qui figurent le plus souvent dans le SIAC avec le poids total indiqué. Il peut également exister des modèles (par ex. Renault Zoe) dont le poids total diffère de celui indiqué ici. Ainsi, différents modèles Renault Zoe d'un poids total compris entre 1923 et 1998 kilogrammes sont immatriculés au SIAC. Le type le plus fréquent est toutefois celui dont le poids total est de 1988 kilogrammes. C'est par conséquent ce poids qui a été repris dans le tableau des exemples de véhicules, avec le tarif correspondant.