



Berne, le 8 novembre 2023

# **Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles (Oimpauto)**

**Suppression de l'exonération accordée aux véhicules automobiles  
électriques**

## Commentaire

---



## **Condensé**

***La modification de l'ordonnance qui est proposée vise à supprimer l'exonération fiscale dont les véhicules automobiles électriques bénéficient à l'heure actuelle. La suppression de cette exonération a pour but de stopper les pertes de recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles, déjà importantes aujourd'hui et qui ne cesseront de s'accroître dans les années à venir en raison de la nette augmentation de la mobilité électrique.***

### **Contexte**

*Conformément à la loi sur l'imposition des véhicules automobiles, la Confédération prélève un impôt de 4 % sur les véhicules automobiles servant au transport de personnes ou de marchandises. Les véhicules automobiles électriques en sont exonérés sur la base de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles. L'exonération des véhicules automobiles électriques s'applique depuis l'instauration de l'impôt en 1997, car le Conseil fédéral entendait notamment promouvoir le développement de la mobilité électrique d'un point de vue économique. Ces dernières années, la mobilité électrique s'est considérablement accrue. De 2018 à 2022, le nombre de véhicules automobiles électriques importés chaque année sous le régime de l'exonération fiscale a presque été multiplié par six, passant d'environ 8000 à plus de 45 000. Il en résulte un recul sensible des recettes fiscales. Pour l'année 2022, les pertes fiscales s'élèvent à quelque 78 millions de francs, et pour l'année 2023, elles devraient osciller entre 100 et 150 millions. Si l'exonération était maintenue, les pertes fiscales cumulées pourraient atteindre 2,1, voire 3 milliards de francs environ, en 2030.*

### **Contenu du projet**

*La modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles porte sur la suppression, au 1<sup>er</sup> janvier 2024, de l'exonération fiscale dont les véhicules automobiles électriques bénéficient à l'heure actuelle. Cette suppression permettra de stopper les pertes fiscales sensibles qui nuisent à l'alimentation du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le Conseil fédéral estime qu'il n'est plus nécessaire d'encourager la mobilité électrique par la voie d'une exonération, convaincu que ce genre de mobilité s'imposera même sans mesures d'encouragement.*

## 1. Contexte

Le 25 janvier 2023, le Conseil fédéral a adopté différentes mesures visant à éliminer le déficit structurel des finances fédérales. Une d'entre elles est la suppression, au 1<sup>er</sup> janvier 2024, de l'exonération fiscale accordée aux véhicules automobiles électriques. Les voitures électriques importées ou fabriquées en Suisse et servant au transport de personnes ou de marchandises<sup>1</sup> seront donc soumises au taux d'imposition ordinaire de 4 % prévu par la loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles<sup>2</sup>. Parallèlement, le Conseil fédéral a en outre décidé, le 25 janvier 2023, de réduire temporairement à zéro, mais au moins jusqu'en 2028, la part des recettes de l'impôt sur les huiles minérales affectée au FORTA (art. 86, al. 2, let. f, Cst.<sup>3</sup>).

En vue de la suppression de l'exonération fiscale accordée aux véhicules automobiles électriques, l'ordonnance du 20 novembre 1996 sur l'imposition des véhicules automobiles<sup>4</sup> doit être modifiée.

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

Le projet n'a été annoncé ni dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023<sup>5</sup> ni dans l'arrêté fédéral du 21 septembre 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023<sup>6</sup>.

La suppression de l'exonération fiscale accordée aux véhicules automobiles électriques, et donc la modification de l'Oimpauto, est néanmoins indiquée pour que les mesures visant à réduire les déficits structurels du budget fédéral puissent être mises en œuvre.

### 1.2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

L'impôt sur les véhicules automobiles est un impôt à la consommation spécial, analogue à l'impôt sur les huiles minérales, l'impôt sur les spiritueux, l'impôt sur la bière et l'impôt sur le tabac (art. 131, al. 1, Cst.). En tant qu'impôt à phase unique, il est dû une seule fois en cas d'importation ou de fabrication d'un véhicule automobile en Suisse. Les États de l'Union européenne ne connaissent pas d'impôt comparable pour l'importation ou la fabrication de véhicules automobiles.

L'impôt sur les véhicules automobiles ne doit pas être confondu avec les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur prélevés chaque année. Plusieurs cantons prévoient des exonérations ou des réductions fiscales pour les véhicules automobiles électriques. Des impôts similaires sont également prélevés dans les États de l'Union européenne (par ex. en Allemagne, «Kraftfahrzeugsteuer» [taxe sur les véhicules automobiles]).

## 2. Procédure de consultation

Une consultation a été menée du 5 avril au 12 juillet 2023 en vue de la modification de l'Oimpauto. Les avis exprimés dans ce cadre n'ont pas entraîné de modifications du projet, une majorité des participants à la consultation s'est prononcée en faveur de la modification.

---

<sup>1</sup> Petits véhicules dont le poids unitaire n'excède pas 1600 kg et qui servent au transport de personnes ou de marchandises et ensemble des voitures de tourisme

<sup>2</sup> Limpauto; RS **641.51**

<sup>3</sup> Constitution; RS **101**

<sup>4</sup> Oimpauto; RS **641.511**

<sup>5</sup> FF **2020** 1709

<sup>6</sup> FF **2020** 8087

### 3. Présentation du projet

La Limpauto habilite le Conseil fédéral à faire bénéficier les véhicules automobiles électriques d'une exonération totale ou partielle de l'impôt sur les véhicules automobiles. Sur cette base et au vu des résultats de la procédure de consultation menée entre avril et juillet 2023, le Conseil fédéral a décidé de supprimer l'exonération fiscale accordée aux véhicules automobiles électriques depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, lors de la mise en place de l'impôt sur les véhicules automobiles. Les véhicules automobiles électriques importés ou fabriqués en Suisse et servant au transport de personnes ou de marchandises seront donc soumis au taux d'imposition ordinaire de 4 % prévu par la Limpauto.

### 4. Commentaire des dispositions

*Art. 1, al. 1, let. d, et al. 3, let. a et b*

L'art. 1, al. 1, let. d, est abrogé. Les véhicules automobiles électriques importés seront donc soumis au taux d'imposition ordinaire de 4 % prévu à l'art. 13 Limpauto.

L'art. 1, al. 3, let. a, est modifié (la let. d en fin de phrase devient la let. c). Les véhicules automobiles électriques fabriqués en Suisse seront donc soumis au taux d'imposition ordinaire de 4 % prévu à l'art. 13 Limpauto.

L'art. 1, al. 3, let. b, fait l'objet de modifications rédactionnelles. Il reste inchangé sur le fond.

La naissance de la créance fiscale est régie par l'art. 23, al. 1, Limpauto pour les véhicules automobiles importés et par l'art. 28 Limpauto, pour les véhicules automobiles fabriqués en Suisse. Lors de l'importation, la dette fiscale naît donc en même temps que la dette douanière (art. 69 de la loi du 18 mars 2005 sur les douanes<sup>7</sup>). En cas de fabrication en Suisse, la créance fiscale naît au moment de la livraison ou au moment où l'utilisation en propre a lieu. Durant la période de transition immédiate entre l'exonération d'impôt et l'assujettissement à l'impôt, il convient de prêter attention à cet aspect. Les véhicules automobiles électriques qui arrivent par exemple en Suisse le 30 décembre 2023, mais pour lesquels la déclaration en douane n'est effectuée que le 2 janvier 2024, sont ainsi soumis à l'impôt sur les véhicules automobiles.

### 5. Conséquences

#### 5.1. Conséquences pour la Confédération

En raison de la suppression de l'exonération fiscale au 1<sup>er</sup> janvier 2024, on peut s'attendre à ce que les recettes liées à l'imposition des véhicules automobiles électriques soient comprises entre 2,1 et près de 3 milliards de francs durant les années 2024 à 2030. Ces fonds seront affectés au FORTA sur la base de la Constitution, ce qui permettra de maintenir le niveau des recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles qui prévalait avant l'augmentation notable de la mobilité électrique enregistrée depuis 2018. En contrepartie, l'apport au FORTA provenant des recettes de l'impôt sur les huiles minérales (en général 10 %) pourra être temporairement réduit à zéro afin d'alléger le budget. En vertu de la décision prise par le Conseil fédéral le 25 janvier 2023, cette mesure entrera en vigueur simultanément à la suppression de l'exonération fiscale.

Le projet n'entraîne pas de dépenses supplémentaires en matière de personnel.

---

<sup>7</sup> RS 631.0

## **5.2. Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne**

Le projet n'a pas de conséquences pour les cantons et les communes, ni pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.

## **5.3. Conséquences économiques**

La suppression de l'exonération fiscale concerne en principe les importateurs de véhicules automobiles ainsi que les quelques constructeurs de Suisse. En raison de la conception du système fiscal, ceux-ci paient l'impôt sur les véhicules automobiles pour un véhicule automobile électrique importé ou fabriqué. On peut toutefois partir de l'idée que l'impôt sera répercuté sur le client (comme pour les voitures thermiques). Il n'y a pas de charge administrative supplémentaire pour les entreprises.

Il ne faut pas s'attendre à ce que la suppression de l'exonération fiscale modifie la taille du marché automobile global.

## **5.4. Conséquences environnementales**

Le projet n'aurait un impact négatif sur l'environnement que si la suppression de l'exonération fiscale entraînait un ralentissement significatif du développement de la mobilité électrique (émission de gaz à effet de serre). Il ne faut toutefois pas partir de ce principe.

## **5.5. Autres conséquences**

Le projet n'a pas d'autres conséquences.

## **6. Aspects juridiques**

### **6.1. Constitutionnalité**

L'Oimpauto se fonde sur la Limpauto, qui trouve elle-même son fondement dans l'art. 131, al. 1, let. d, Cst. Le projet est donc conforme à la Constitution.

### **6.2. Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse**

Le projet n'a aucune conséquence sur les obligations internationales de la Suisse.

### **6.3. Forme de l'acte à adopter**

Le projet prévoit une adaptation au niveau de l'ordonnance.

### **6.4. Frein aux dépenses**

Le projet ne prévoit aucune dépense relevant du frein aux dépenses (art. 159, al. 3, let. b, Cst.).

Le présent projet ne prévoit ni subventions ni crédits d'engagement ou plafonds de dépenses qui entraîneraient une nouvelle dépense unique ou de nouvelles dépenses périodiques supérieures aux seuils fixés.

### **6.5. Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale**

L'impôt sur les véhicules automobiles est un impôt à la consommation spécial de la Confédération qui n'a aucune influence sur les cantons.

### **6.6. Conformité à la loi sur les subventions**

La suppression de l'exonération d'impôt pour les véhicules automobiles électriques met fin à un avantage fiscal assimilable à une subvention.

### **6.7. Délégation de compétences législatives**

La disposition modifiée ne prévoit aucune délégation de compétences législatives.

### **6.8. Protection des données**

Le projet n'a aucune incidence sur les dispositions de la protection des données.