



Imposition

## Impôt sur les véhicules à moteur en Suisse

Au cours des années 90, l'harmonisation de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur a fait l'objet de discussions. Mais il n'a malheureusement pas été possible de trouver une solution acceptable pour tous les cantons, aussi plusieurs d'entre eux ont-ils introduit une nouvelle base de calcul pour cet impôt. En 2007, l'Association des services automobiles (asa) et les cantons ont développé un modèle qui peut servir de variante pour l'encouragement des véhicules à bon rendement énergétique en Suisse. Il s'agit d'un modèle de rabais indépendant des bases de calcul existantes et qui n'imposerait aucune modification à ces dernières.

### Bases de calcul de l'impôt sur les véhicules à moteur, état à la date actuelle

Le tableau ci-dessous expose la répartition des bases de calcul pour l'impôt sur les véhicules à moteur. Les bases de calcul peuvent être réparties en quatre catégories: cylindrée, poids total, puissance, émissions de CO<sub>2</sub> ou combinaisons définies. La majorité des cantons utilise la cylindrée ou CV-chevaux fiscaux comme base de calcul de l'impôt sur les véhicules à moteur. Le système de rabais élaboré par l'asa ne modifiera aucunement le modèle d'imposition en vigueur aujourd'hui dans les différents cantons, reposant sur des fondements historiques et affichant des bases de calcul différentes. Les cantons AG, AI, AR, LU, NE, SH, SZ et VS n'offrent aucun rabais.

Bases de calcul	Cantons
Cylindrée	(12): AG, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, TG, VS, ZG
Poids total	(7): AI, AR, BE, BL, JU, SG, UR
Poids total et puissance	(3): SZ, TI, VD
Poids total et cylindrée	(1): ZH
Poids à vide et émission de CO <sub>2</sub>	(1): BS
Puissance	(1): GE
Emission de CO <sub>2</sub>	(1): NE

Canton	Motorisation	Cylindrée	Puissance	Poids total	Emissions de CO <sub>2</sub>	Catégorie d'efficacité	Code émissions	1re mise en circulation	Bonus	Malus
AG		✓	E*							
AI				✓						
AR				✓						
BE	✓			✓		✓		✓	✓	
BL				✓	✓			✓	✓	✓
BS				(poids à vide)	✓			✓	✓	
FR		✓	E*			✓		✓	✓	✓
GE			✓		✓			✓	✓	✓
GL		✓				✓		✓	✓	✓
GR		✓		E*	✓			✓	✓	
JU	✓			✓					✓	
LU		✓	E*				✓			✓
NE					✓			✓		
NW	✓	✓		E*		✓		✓	✓	
OW	✓	✓				✓		✓	✓	✓
SG	✓			✓	✓	✓		✓	✓	
SH		✓	E*							
SO	✓	✓							✓	
SZ			✓	✓						
TG		✓				✓		✓	✓	✓
TI			✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
UR	✓			✓					✓	
VD	✓		✓	✓	✓				✓	
VS		✓	E*							
ZG	✓	✓		E*					✓	
ZH	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	

en jaune: base de calcul, E\*: puissance maximale sur 30 minutes



## Imposition Impôt sur les véhicules à moteur en Suisse

### Ecologique mais cher

Le tableau comparatif de l'impôt sur les véhicules à moteur par canton met en évidence que des véhicules écologiques, même bénéficiant de rabais comme la voiture électrique Tesla, sont par rapport aux voitures conventionnelles fortement taxées en raison de la puissance du moteur électrique. Celui-ci est, face à un moteur à combustion, plus petit et plus efficace, et atteint facilement un niveau de puissance plus élevé. En outre, les voitures électriques exigent plus de puissance, car elles sont généralement plus lourdes à cause du poids de la batterie. Aujourd'hui, seuls quatre cantons ont un impôt basé sur la puissance (GE, SZ, TI, VD). Quelques cantons retiennent la cylindrée comme base de calcul, ce qui est aussi problématique. Etant donné que les voitures électriques sont sans cylindrée, l'impôt est calculé sur la base d'autres critères. Les cantons GR, NW et ZG prennent en compte le poids total, les cantons LU, SH et VS la puissance maximale et les cantons AG et FR la «puissance maximale sur 30 minutes». Finalement, ce n'est pas la puissance qui est importante comme base de calcul pour l'impôt, mais bien plus le facteur de conversion. Ainsi, la Tesla S 75 D est taxée dans le canton LU comme un véhicule à moteur de 4,6 litres. 18 cantons offrent un bonus mais limité dans le temps pour 12 cantons (en moyenne 3 ans après la 1<sup>re</sup> mise en circulation) et 9 cantons un malus en revanche illimité dans le temps.

"Marque/ Modèle/ Version "	Fiat 500 0.9 TwinAir T Lounge	VW Golf 1.4 TSI BMT Highline DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Amb. 4x4 DSG	BMW X5 xDrive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 75 D
Prix à neuf dès	17'390.-	32'440.-	33'990.-	82'800.-	160'770.-	79'200.-
Motorisation	essence	essence	Diesel	Diesel	essence	électrique
Cylindrée (cc)	875	1395	1968	2993	2981	0
Puissance (kW)	59	92	135	230	309	386
Poids total (kg)	1385	1780	2048	2990	1965	2600
CO2 (g/km)	88	116	125	157	180	0
Catégorie d'efficacité	A	D	D	E	G	A
<b>Canton</b>	<b>500</b>	<b>Golf</b>	<b>Octavia</b>	<b>X5</b>	<b>911</b>	<b>Model S</b>
AG	180.-	228.-	300.-	420.-	420.-	444.-
AI	317.-	434.-	515.-	797.-	491.-	680.-
AR	396.-	521.-	611.-	926.-	584.-	796.-
BE	192.-	401.-	455.-	622.-	439.-	111.-
BL	85.-	494.-	569.-	981.-	846.-	422.-
BS	281.-	367.-	409.-	524.-	503.-	141.-
FR	0.-	423.-	502.-	711.-	711.-	0.-
GE	106.-	157.-	549.-	1'355.-	2'043.-	0.-
GL	0.-	305.-	407.-	583.-	758.-	0.-
GR	66.-	427.-	570.-	809.-	809.-	108.-
JU	465.-	582.-	661.-	902.-	638.-	401.-
LU	244.-	315.-	397.-	539.-	539.-	902.-
NE	245.-	357.-	393.-	521.-	613.-	205.-
NW	0.-	250.-	340.-	505.-	505.-	0.-
OW	0.-	284.-	368.-	508.-	568.-	0.-
SG	0.-	463.-	532.-	777.-	511.-	0.-
SH	132.-	192.-	264.-	384.-	384.-	336.-
SO	238.-	305.-	402.-	572.-	572.-	0.-
SZ	260.-	382.-	536.-	850.-	1'132.-	1'364.-
TG	84.-	216.-	288.-	408.-	612.-	48.-
TI	152.-	315.-	619.-	1'497.-	1'404.-	488.-
UR	250.-	356.-	451.-	658.-	394.-	381.-
VD	91.-	123.-	659.-	1'227.-	1'162.-	25.-
VS	145.-	200.-	269.-	400.-	400.-	160.-
ZG	201.-	260.-	326.-	444.-	443.-	255.-
ZH	28.-	218.-	338.-	1'028.-	518.-	0.-
Minimum	0.-	123.-	264.-	384.-	384.-	0.-
<b>Moyenne</b>	<b>160.-</b>	<b>330.-</b>	<b>451.-</b>	<b>729.-</b>	<b>692.-</b>	<b>279.-</b>
Maximum	465.-	582.-	661.-	1'497.-	2'043.-	1'364.-

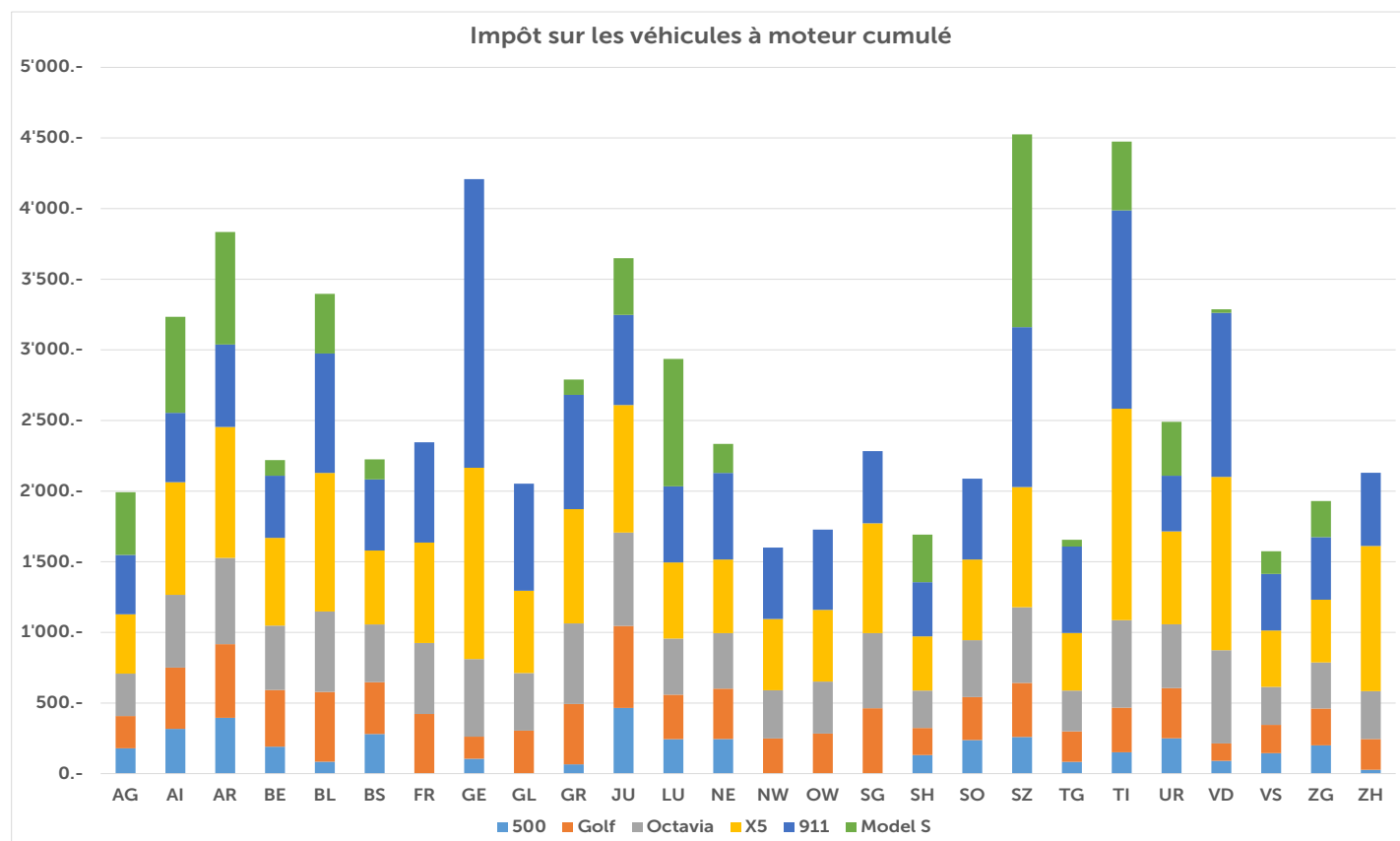
Etat: 13 Mars 2018, prix en CHF.



## Imposition Impôt sur les véhicules à moteur en Suisse

### De très grands écarts

La voiture d'un pendulaire domicilié dans le canton du Jura et travaillant à Neuchâtel est deux fois plus taxée que dans le canton de Neuchâtel. Il y a certes maints arguments pour une harmonisation de l'impôt sur les véhicules à moteur, cependant une uniformisation à l'échelle fédérale ne semble guère possible. Quand pour la Fiat 500, la citadine la plus vendue, il faut tabler sur un impôt moyen de 160 francs, celui de la voiture la plus prisée de Suisse, la Golf VW, est plus que le double (Fr. 330.-) et celui de l'Octavia Combi se monte à 451 francs par an. Pour les voitures haut de gamme, les taxes sont pratiquement multipliées par deux : ainsi, l'impôt moyen du BMW X5 s'élève à 729 francs, un peu plus que celui de la Porsche 911 (CHF 692.-), nettement moins lourde mais plus puissante. Quant à la Tesla, on constate de plus grands écarts encore, de 0 à 1364 francs. La Tesla est même plus fortement taxée que la Porsche 911 dans cinq cantons.



### Différences injustifiées

L'impôt perçu par le canton de SZ sur la Tesla est de Fr. 1364.-. En Valais, ce montant est l'équivalent du total des impôts sur la Fiat 500, l'Octavia, le BMW X5 et la Porsche 911, à savoir 1'374 francs ! Ceci démontre clairement combien l'écart entre les impôts sur les véhicules à moteur est important en Suisse. Voici encore d'autres exemples pour le canton de Lucerne: La taxe du modèle Tesla le plus puissant, la P 100 D, coûte 1'408.- francs par année. Pour la Bentley ou Rolls-Royce il faut prévoir presque 50.- de plus. Le modèle de tarification du canton du Tessin est exemplaire. Les avantages fiscaux se basent certes sur les émissions de CO<sub>2</sub>, mais ne sont pas limités dans le temps avec des rabais conséquents (75% de rabais pour moins de 30 g/km CO<sub>2</sub>). La Tesla est quand même taxée à 488 francs par an au Tessin.