



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE](#)

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Envoi électronique : vernehmlassungen@astr.admin.ch

Vernier/Genève, le 9 janvier 2026

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

Position du Touring Club Suisse (TCS)

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation mentionnée en objet, et vous prions de trouver ci-dessous ainsi que dans le questionnaire annexé nos positions et commentaires.

I. Introduction

En tant que principale organisation de consommateurs active dans le secteur de la mobilité, le TCS soutient pleinement la démarche du Conseil fédéral visant à assurer le financement à long terme de nos infrastructures de transport face à la décarbonation de la mobilité individuelle et au recul consécutif des recettes sur les huiles minérales. Le TCS estime ainsi nécessaire de prévoir pour la mobilité électrique une contribution identique à celle des voitures à combustion ; une contribution au profit du financement des infrastructures et d'autres tâches fédérales, sur la base de la répartition actuelle des moyens issus des huiles minérales. Il s'agit aussi bien d'une question de nécessité que d'équité.

Pour le TCS, cette contribution doit se concrétiser sous la forme d'une véritable taxe de remplacement, c'est-à-dire qu'elle s'inscrit dans le système actuel, sans en changer les flux et sans qu'elle ne génère de rentrées supplémentaires pour la Confédération. Dans cet esprit, nous nous opposons catégoriquement à la réduction jusqu'à 50% du produit net de l'impôt automobile en faveur du FORTA. En effet, une telle modification enlèverait des moyens affectés à la route et changerait un système qui a fait ses preuves.

Le TCS estime enfin que la procédure législative pour l'introduction du nouvel impôt doit être lancée dès à présent, sa mise en œuvre devant cependant prendre en compte le développement encore fragile de la mobilité électrique dont le développement ne doit pas être entravé.

II. Brève évaluation des deux variantes proposées par le Conseil fédéral

Le TCS salue le travail préparatoire effectué par l'administration en vue de soumettre deux variantes de taxation en consultation préalable. Les difficultés, chances et risques liés au projet sont ainsi présentés tôt dans la procédure et permettent une discussion approfondie, suivie d'une décision bien réfléchie sur la solution à adopter.

La redevance liée à la prestation kilométrique, fondée sur l'auto déclaration du nombre de kilomètres effectués ou sur les données du véhicule (GNSS ou OBD), tout comme l'impôt sur le courant de recharge basé sur l'électricité chargée dans le véhicule, constituent en soi des solutions cohérentes. De l'avis du TCS, elles sont toutefois complexes à mettre en œuvre pour les différentes raisons suivantes :

- 1) La variante prestation kilométrique pose des problèmes dans les deux options proposées : l'auto déclaration présente des risques sur le plan des abus, tant au niveau de la manipulation des compteurs que de la précision des données transmises par l'utilisateur. De plus, elle ne permet pas de prendre en compte de manière valable les kilomètres parcourus à l'étranger, lesquels ne sont pas soumis à la taxe. Quant à la perception basée sur les données du véhicule, elle se fonde sur un système de géolocalisation par satellite qui pose d'évidents problèmes de protection des données.
- 2) Quant à la variante dite du courant de recharge, ses lacunes sont tout aussi importantes puisque le risque d'abus (recharge sur la prise ou via une installation non enregistrée), de tourisme de recharge (si pas de taxe à l'étranger) est évident. Cette solution de taxation du courant repose en outre sur une mesure des KW/h à la borne de recharge, tout relevé dans la voiture n'étant, à l'heure actuelle, pas encore possible ; elle s'avère donc très coûteuse à l'installation et à l'exploitation. De plus, elle imposerait une taxe sur une quantité non négligeable d'énergie perdue (11%) entre la borne et la batterie, comme l'a démontré l'un de nos récents test.

Compte tenu des risques et des faiblesses inhérents à ces deux systèmes, notamment au niveau de la perception, le TCS attend de la Confédération qu'elle se repenche sur l'option d'un impôt sur le courant consommé et mesuré de manière standardisée dans le véhicule. En effet, vu l'évolution très rapide des technologies embarquées et de la digitalisation, une mesure fiable, normée et standardisée de l'énergie consommée par le véhicule devrait être disponible à terme. L'introduction d'un tel impôt pourrait être précédée – à titre transitoire – d'une redevance forfaitaire.

III. Proposition du TCS en matière de taxation des véhicules électriques

Pour le TCS, le choix final d'une variante doit concilier équité fiscale, faisabilité technique et acceptabilité politique, tout en garantissant la continuité du financement des infrastructures routières nationales et cantonales. Un impôt perçu sur l'énergie consommée, sur la base des données fiables du véhicule semble la plus juste et équitable. Jusqu'à ce qu'une telle solution soit techniquement possible, une redevance forfaitaire transitoire pourrait constituer un instrument de stabilisation temporaire. L'option forfaitaire présente en outre l'avantage d'une perception simple, facile à contrôler et économe en ressources, les frais de perception et de contrôle se situant dans un rapport très raisonnable avec les recettes issues de la redevance.

Le TCS propose donc d'initier la nouvelle taxation sur la base d'un forfait progressif, fondé entre autres sur le critère du poids. La taxation resterait modérée au départ, afin notamment de permettre une meilleure pénétration de l'électromobilité sur le marché. Elle se verrait ensuite renforcée, en fonction des réserves éventuellement encore disponibles, et des marges de manœuvre du côté des autres sources d'alimentation du fonds.

Dans un deuxième temps, dès que le progrès technologique le permettra, le TCS considère que ce forfait devrait alors être remplacé par un impôt basé sur les données de consommation enregistrées dans le véhicule lui-même. Ces systèmes offriront des bases précises et infalsifiables pour la perception à moyen/long terme de l'impôt (exemple : OBFCM/On-Board Fuel Consumption Monitoring – extended scope - qui s'appliquera à l'ensemble des nouveaux véhicules électriques immatriculés dès 2027 dans l'UE).

IV. Conclusion


En résumé, le TCS considère que le message du Conseil fédéral devra poursuivre les objectifs suivants :

1. Maintenir un niveau de recettes permettant d'alimenter le FORTA, le Financement spécial de la circulation routière et la caisse générale de la Confédération, avec l'introduction d'une taxe de remplacement sur les voitures électriques, neutre d'un point de vue fiscal.
2. Opter pour une solution avec une taxation de l'énergie consommée, basée sur les données du véhicule.
3. Introduire la nouvelle taxation en deux étapes :
 - commencer par une redevance forfaitaire transitoire, modérée lors de l'entrée en vigueur, afin notamment de permettre une meilleure pénétration de l'électromobilité sur le marché ;
 - remplacer cette redevance forfaitaire à terme, lorsque la technologie le permettra, par un impôt prélevé sur l'énergie consommée, ceci sur la base de la consommation mesurée dans le véhicule, et en suivant des standards reconnus sur le plan international.

Nous vous invitons à trouver notre position détaillée sur différents aspects particuliers sur le questionnaire joint à la présente.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse



Peter Goetschi
Président central

Annexe : questionnaire

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

Ouverture de la consultation	26.09.2025
Délai de consultation	09.01.2026
Département compétent	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Service fédéral compétent	Office fédéral des routes OFROU (OFROU)
Organisation compétente	Politique, économie, affaires internationales
Adresse	Pulverstrasse 13, 3063, Ittigen
Personne de contact	Roman Rosenfellner (roman.rosenfellner@astra.admin.ch), Manfred Zbinden (manfred.zbinden@astra.admin.ch)
Téléphone	+41 58 463 23 59

Remarques/Informations importantes

1. Veuillez saisir vos commentaires directement dans ce formulaire de réponse et ne pas utiliser de document séparé.
2. **Les «champs standard» sur fond bleu** ne seront pas repris lors du téléchargement sur «Consultations». Nous vous prions de bien vouloir modifier les informations de contact directement dans «Consultations».
3. Veuillez sélectionner un «critère d'acceptation» pour chaque commentaire.
4. La saisie d'un commentaire est facultative, mais si vous saisissez un commentaire, vous devez avoir sélectionné un critère d'acceptation, sinon votre saisie ne sera pas prise en compte.
5. Veuillez ne pas modifier la mise en forme des champs. Vous pouvez ajouter des notes et des commentaires sous les champs avant le saut de page, ceux-ci ne seront pas pris en compte lors du téléchargement.
6. Sous Aide & Contact, vous trouverez un bref mode d'emploi pour l'utilisation du «modèle Word» : [Aide & Contact Télécharger Word](#)
7. Le service spécialisé «Consultations» se tient à votre disposition pour toute question : consultations@gs-edi.admin.ch

Informations de contact des personnes donnant un avis

Organisation / entreprise	Touring Club Suisse
Abréviation	TCS
Service compétent	Politique & Economie
Adresse	Ch. de Blandonnet 4, Vernier
Prénom	Gérard
Nom	Métraiier
Numéro de téléphone (en cas de questions)	+41797778327
Envoyé le	

Réponse au: Questionnaire sur le projet mis en consultation Redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques ou impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques

Avis général

Réponse sur le projet global	OUI, sous réserves
Explication	<p>Le TCS approuve la levée d'une redevance ou d'un impôt sur les véhicules électriques équivalent aux actuelles taxes sur les huiles minérales.</p> <p>Il propose néanmoins de débiter le prélèvement avec un forfait allégé, pour permettre aux véhicules électriques de bien pénétrer le marché.</p> <p>A terme, le forfait devrait céder sa place à un système de perception basé sur la consommation d'énergie par le véhicule, en fonction des opportunités technologiques qui se présentent.</p>

Avis détaillé

Titre / Question	1. Appréciations générales
Détail de l'article / autres informations	Avez-vous des remarques d'ordre général sur le projet mis en consultation, qui ne relèvent pas des questions ci-après ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	<p>1.Vu l'absolue nécessité de pouvoir continuer d'entretenir, d'exploiter et d'adapter nos infrastructures routières et d'agglomération (fonds FORTA) à l'évolution de la demande, nous nous opposons catégoriquement à la réduction jusqu'à 50% du produit net de l'impôt automobile en faveur du FORTA.</p> <p>2.Les deux variantes « prestation kilométrique » et « courant de recharge » proposées par le Conseil fédéral présentent chacune un certain nombre de lacunes et de risques du point de vue des organisations de consommateurs : a) La variante prestation kilométrique basée sur l'auto déclaration présente des risques sur le plan des abus, tant au niveau de la manipulation des compteurs que de la précision des données transmises par l'utilisateur. De plus, elle ne permet pas de prendre en compte de manière valable les kilomètres parcourus à l'étranger, lesquels ne sont pas soumis à la taxe. Quant à la perception basée sur les données du véhicule, elle se fonde sur un système de géolocalisation par satellite qui pose un problème de protection des données.</p> <p>S'agissant de la variante courant de recharge, les lacunes sont tout aussi importantes puisqu'elle nous fait courir le risque d'abus (recharge sur la prise ou via une installation non enregistrée), de tourisme de recharge (si pas de taxe à l'étranger), et elle s'avère très coûteuse à l'installation et à l'exploitation. De plus, elle imposerait une taxe sur une quantité non négligeable d'énergie perdue entre la borne de recharge et la batterie (11%).</p> <p>Compte tenu des lacunes évoquées ci-dessus, le TCS demande au Conseil fédéral de développer à terme une variante fondée sur la consommation d'énergie par le véhicule, en fonction des opportunités technologiques qui se présentent (exemple : l'OBFCM, le système normé et standardisé de monitoring de la consommation d'énergie du véhicule s'appliquera à l'ensemble de véhicules électriques dès 2027 ; Reg (EU) 2025/1707).</p>

--	--

Titre / Question	1.1 Approuvez-vous le principe de l'introduction d'une redevance ou d'un impôt pour les véhicules électriques ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	Nous approuvons, sur le principe, l'introduction d'une redevance ou d'un impôt pour les véhicules électriques. Comme précisé ci-avant, nous soutenons une redevance forfaitaire pour la phase initiale et un impôt sur l'énergie consommée par le véhicule dans un deuxième temps.

Titre / Question	1.2 Préférez-vous la variante « prestation kilométrique » à la variante « courant de recharge »?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	<p>Les deux variantes « prestation kilométrique » et « courant de recharge » proposées par le Conseil fédéral présentent chacune un certain nombre de lacunes et de risques du point de vue des organisations de consommateurs (voir réponse à la question 1), raison pour laquelle nous les rejetons toutes les deux et demandons l'élaboration d'une nouvelle variante basée sur la consommation d'énergie par le véhicule. Cette option doit être développée sur la base des nouvelles opportunités technologiques qui se présentent (ex : OBFCM, extended scope).</p>

Titre / Question	1.3 Préférez-vous la variante « courant de recharge » à la variante « prestation kilométrique »?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	Voir explication précédente.

Titre / Question	1.4 Approuvez-vous le principe d'équivalence pour la fixation du montant de la redevance ou de l'impôt, autrement dit l'objectif d'une égalité de traitement des différents moyens de propulsion (essence et diesel / électrique) (ch. 2.1.3.1 et 6.1.3.1 du rapport explicatif) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	L'essentiel des recettes tirées des huiles minérales étant dévolues au financement des infrastructures et de la circulation routière, le TCS soutient le principe d'équivalence pour la fixation du montant de la redevance ou de l'impôt de substitution sur les véhicules électriques.

Titre / Question	1.5 Au lieu des deux variantes proposées (« prestation kilométrique » et « courant de recharge »), préféreriez-vous une redevance forfaitaire pour tous les véhicules électriques ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	<p>Comme indiqué précédemment, le TCS ne soutient aucune des deux variantes proposées, mais approuve le principe d'une redevance forfaitaire pour la phase initiale. Une redevance initiale qui ne devrait pas freiner l'avènement de la mobilité électrique. Charge à la Confédération de trouver des marges de manœuvre parmi les différentes sources d'alimentation et les réserves existantes.</p> <p>Mais à terme, ce forfait devrait céder sa place à un système de perception davantage conforme au principe de l'utilisateur-payeur, basé sur la consommation d'énergie par le véhicule, en fonction des opportunités technologiques qui se présentent.</p>

Titre / Question	1.6 Acceptez-vous qu'une redevance ou un impôt sur les véhicules électriques soit perçu(e) à partir de 2030, comme le prévoit le projet de loi ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	Le TCS est d'avis qu'il convient de lier le début de la perception non pas à une date fixe, mais à l'atteinte d'un certain seuil de réserve dans le fonds FORTA, à l'image du mécanisme déjà existant pour éviter tout endettement du Fonds (réserve minimale de 500 millions de francs). Il revient au Conseil fédéral de fixer la limite de réserve devant déclencher la nouvelle taxation des véhicules électriques.

Titre / Question	1.7 Approuvez-vous la proposition d'adaptation de la Constitution afin que les recettes provenant de la redevance ou de l'impôt sur les véhicules électriques soient utilisées de la même manière que les recettes des taxes sur les huiles minérales (ch. 3.1 et 7.1) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	Le TCS est favorable à la proposition d'utiliser les recettes issues de la redevance ou de l'impôt de substitution sur les véhicules électriques de manière équivalente aux recettes des taxes sur les huiles minérales.

Titre / Question	2. Variante « prestation kilométrique » (loi fédérale concernant une redevance liée à la prestation kilométrique des véhicules électriques, LTVEI)
Détail de l'article / autres informations	Avez-vous des remarques d'ordre général sur la variante « prestation kilométrique », qui ne relèvent pas des questions ci-après ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	<p>La variante prestation kilométrique basée sur l'auto déclaration présente des risques sur le plan des abus, tant au niveau de la manipulation des compteurs que de la précision des données transmises par l'utilisateur. De plus, elle ne permet pas de prendre en compte de manière valable les kilomètres parcourus à l'étranger, lesquels ne sont pas soumis à la taxe. Quant à la perception basée sur les données du véhicule, elle se fonde sur un système de géolocalisation par satellite qui présente des problèmes de protection des données.</p>

Titre / Question	2.1 Pensez-vous que la variante « prestation kilométrique » est globalement réalisable ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	La variante prestation kilométrique est probablement réalisable d'un point de vue purement technique, mais problématique d'un point de vue politique compte tenu de ses lacunes : soit trop imprécise et peu sûre, soit trop risquée du point de vue de la protection des données (selon la sous-variante retenue).

Titre / Question	2.2 Approuvez-vous la différenciation tarifaire selon les genres de véhicules (ch. 2.1.3.1 du rapport explicatif / art. 8, al. 2, et annexe 2, ch. 1, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	Sur le principe, s'agissant en bonne partie d'une redevance ou d'un impôt d'infrastructure, une différenciation tarifaire selon le genre de véhicule fait sens. Les forfaits allégés pour les motocycles et autres petits véhicules se justifient pleinement.

Titre / Question	2.3 Approuvez-vous le modèle de tarif différencié selon le poids total autorisé du véhicule (ch. 2.1.3.1 du rapport explicatif / annexe 2, ch. 1, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	Le TCS approuve en principe la reprise du modèle de taxation progressive en fonction du poids, conformément au système appliqué actuellement aux véhicules thermiques (véhicules plus lourds donc plus gourmands en énergie).

Titre / Question	2.4 Acceptez-vous que les véhicules hybrides rechargeables soient soumis à une redevance correspondant à 50 % du tarif applicable aux véhicules propulsés par une batterie électrique (ch. 2.1.3.2 du rapport explicatif / annexe 2, ch. 1.2, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	Durant la phase transitoire de taxation forfaitaire, une redevance de 50% sur les hybrides rechargeables peut être tolérée, même s'il convient de relever que les usagers roulant exclusivement avec leur moteur thermique seraient doublement taxés.

Titre / Question	2.5 Approuvez-vous l'introduction d'une redevance forfaitaire pour les catégories de redevance « motocycles » et « cyclomoteurs » (ch. 2.1.3.5-6 du rapport explicatif / art. 9 et annexe 2, ch. 2.1, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	Nous soutenons la levée d'une redevance forfaitaire pour les motocycles, mais sommes d'avis que les cyclomoteurs devraient restés exemptés (e-bikes rapides et vélos cargos lourds), compte tenu de leur contribution à une mobilité pendulaire ainsi qu'à une logistique urbaine exemptes d'émissions nocives et peu gourmandes en espace.

Titre / Question	2.6 Acceptez-vous que les véhicules électriques étrangers soient eux aussi soumis à la redevance (ch. 2.1.4 du rapport explicatif / art. 7 LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	Sur le principe, le TCS est favorable à une contribution proportionnelle des usagers étrangers au financement de notre infrastructure routière.

Titre / Question	2.7 Approuvez-vous la possibilité donnée aux détenteurs de véhicules immatriculés à l'étranger et classés dans la catégorie de redevance « voitures de tourisme » ou « véhicules utilitaires légers » de choisir entre une redevance forfaitaire et une redevance liée à la prestation kilométrique (ch. 2.1.4, 2.1.6.8 du rapport explicatif / art. 9, al. 2, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	Le TCS s'oppose à toute redevance liée à la prestation kilométrique.

Titre / Question	2.8 Approuvez-vous l'exonération de la redevance pour les véhicules non routiers ? (ch. 2.1.2 du rapport explicatif / art. 5, al. 1, let. a, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	S'agissant en bonne partie d'une redevance d'infrastructure, le TCS peut adhérer à une exonération des véhicules non routiers (tracteurs, machines de chantier, etc.).

Titre / Question	2.9 Approuvez-vous une adaptation des tarifs de la redevance, afin que la taxe sur la valeur ajoutée qui est prélevée aujourd'hui sur les taxes sur les huiles minérales soit également prise en considération (ch. 2.1.5) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	Sur le principe, le TCS adhère à l'idée de l'équivalence fiscale qui doit permettre de lever des fonds similaires à ceux récoltés aujourd'hui, ceci de manière à pouvoir poursuivre le financement des tâches existantes sur les bases actuelles.

Titre / Question	2.10 Approuvez-vous la possibilité donnée aux personnes assujetties à la redevance de choisir entre une déclaration individuelle et le recours à un prestataire autorisé (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1 et 4, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	Le TCS s'oppose sur le fond à la transmission de données du véhicule à un prestataire autorisé, tout comme il s'oppose formellement à la variante « prestation kilométrique ».

Titre / Question	2.11 Approuvez-vous la solution proposée pour la mise en œuvre de la perception par l'intermédiaire d'un prestataire autorisé (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1, let. a, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	Voir explications antérieures

Titre / Question	2.12 Approuvez-vous la solution proposée pour la mise en œuvre de la perception au moyen de la déclaration individuelle (ch. 2.1.6.3, let. a, du rapport explicatif / art. 13, al. 1, let. b, LTVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	Voir explications antérieures

Titre / Question	2.13 Préférez-vous que pour les véhicules suisses des catégories de redevance « voitures de tourisme » et « véhicules utilitaires légers », seule la perception de la redevance au moyen de la déclaration individuelle soit prévue, même si cela impliquerait de comptabiliser également les kilomètres parcourus à l'étranger ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	Le TCS n'approuve pas la variante « prestation kilométrique », mais en cas de majorité politique pour cette solution, il préférerait dans tous les cas l'option de l'auto déclaration à celle basée sur les données du véhicule.

Titre / Question	3. Variante « courant de recharge » (loi fédérale concernant un impôt sur le courant de recharge pour les véhicules électriques, LIVEI)
Détail de l'article / autres informations	Avez-vous des remarques d'ordre général sur la variante « courant de recharge », qui ne relèvent pas des questions ci-après ?
Acceptation (choisir dropdown)	OUI
Explication	La variante courant de recharge présente des lacunes importantes puisqu'elle nous fait courir le risque d'abus (recharge sur la prise ou via une installation non enregistrée), de tourisme de recharge (si pas de taxe à l'étranger), et elle s'avère très coûteuse à l'installation et à l'exploitation. De plus, elle imposerait une taxe sur une quantité non négligeable d'énergie perdue (11%) entre la borne et la batterie.

Titre / Question	3.1 Pensez-vous que la variante « courant de recharge est globalement réalisable » ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	La variante « courant de recharge » est certainement réalisable, mais peu satisfaisante d'un point de vue technique et politique. Nous rappelons à cet égard que les gérants des réseaux de distribution refusent de se muer en percepteurs de l'impôt et que les risques d'abus sont assez élevés.

Titre / Question	3.2 Approuvez-vous la proposition d'une solution transitoire à partir de 2030 jusqu'à l'introduction de l'impôt sur le courant de recharge en 2035 (ch. 6.4 du rapport explicatif / art. 37 LIVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	<p>Nous approuvons le principe d'une solution transitoire de redevance forfaitaire.</p> <p>A la différence, toutefois, que la période transitoire non limitée dans le temps soit suivie d'une variante de taxation basée sur la consommation d'énergie par le véhicule et non sur la variante dite du « courant de recharge ». De plus, le déclenchement de la taxation ne devrait pas être lié à une date précise (2030), mais à l'atteinte d'un seuil de réserve dans le FORTA (voir explication en p. 11).</p>

Titre / Question	3.3 Approuvez-vous l'application d'un impôt forfaitaire à titre de solution transitoire pour la période allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4 et 6.4 du rapport explicatif / art. 37 LIVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	Voir explication précédente

Titre / Question	3.4 Acceptez-vous que les véhicules étrangers ne soient pas soumis à l'impôt forfaitaire durant la période transitoire allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	La redevance ou l'impôt forfaitaire doit s'appliquer à tous les genres de véhicules immatriculés en Suisse ou à l'étranger, dans un esprit de proportionnalité.

Titre / Question	3.5 Acceptez-vous que les véhicules utilitaires lourds (poids total supérieur à 3,5 t) ne soient pas assujettis à l'impôt durant la phase transitoire allant de 2030 à 2034 (ch. 6.1.3.4 et ch. 6.4 du rapport explicatif / art. 37 LIVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	Nous pourrions entrer en matière sur une exonération des véhicules utilitaires lourds durant la phase transitoire, car ces véhicules s'acquittent déjà d'une bonne partie de leurs coûts externes via la RPLP, et vu aussi l'intérêt majeur lié à une large électrification de ce parc de véhicules.

Titre / Question	3.6 Approuvez-vous la proposition d'un impôt général forfaitaire pour les « petits véhicules » (ch. 6.1.2 du rapport explicatif / art. 5 LIVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	OUI sous réserve
Explication	Nous soutenons la proposition d'un impôt général forfaitaire pour les motocycles, mais sommes d'avis que les cyclomoteurs devraient restés exemptés (e-bikes rapides et vélos cargos lourds), compte tenu de leur contribution à une mobilité pendulaire ainsi qu'à une logistique urbaine exemptes d'émissions nocives et peu gourmandes en espace.

Titre / Question	3.7 Approuvez-vous l'interdiction de recharge au moyen d'équipements non enregistrés, par ex. des prises électriques domestiques ou industrielles (ch. 6.2.4.2 du rapport explicatif / art. 18 LIVEI) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	NON
Explication	Le TCS n'étant pas favorable à la variante dite du courant de recharge, il ne soutient pas l'interdiction évoquée ci-dessus.

Titre / Question	3.8 Approuvez-vous la renonciation à un système de contrôle visant à éviter le contournement de l'impôt via des équipements de recharge non enregistrés (ch. 6.2.4.7) ?
Détail de l'article / autres informations	
Acceptation (choisir dropdown)	Pas d'indication
Explication	Le TCS n'accepte ni le risque important de contournement de l'impôt via des dispositifs non enregistrés, ni le recours à un système de contrôle à la fois lourd et intrusif, visant à éviter le contournement de l'impôt.