

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Par voie électronique via l'outil en ligne «Consultations»

8 janvier 2026

Thomas Marti, ligne directe: +41 62 825 25 11, thomas.marti@strom.ch

Prise de position sur la taxation des véhicules électriques

Mesdames et Messieurs,

L'Association des entreprises électriques suisses (AES) vous remercie pour la possibilité qui lui est donnée de prendre position sur les deux variantes de taxation des véhicules électriques soumises à consultation. L'AES saisit volontiers cette occasion.

L'AES reconnaît qu'avec la généralisation des véhicules électriques à batterie (VEB), les recettes générées par les taxes sur les huiles minérales diminuent. Afin de garantir le financement des infrastructures routières, le système de taxation doit donc être modifié à long terme. L'AES soutient fondamentalement le **financement durable des routes**; les véhicules électriques doivent eux aussi contribuer à long terme au financement des voies de circulation.

En parallèle, l'AES met en garde contre l'introduction précipitée d'une nouvelle taxe spécifique aux véhicules électriques dès **2030**. Une date aussi précoce risque de freiner l'électromobilité; pilier essentiel de la stratégie énergétique. La part de marché des VEB est nettement inférieure aux objectifs fédéraux. L'AES a toujours soutenu le développement de la mobilité électrique. Une taxe sur les voitures électriques à partir de 2030, qui ne représentent à ce moment-là qu'une petite fraction du parc automobile, freinerait encore davantage leur pénétration commerciale et maintiendrait plus longtemps l'attrait des moteurs à combustion fossile.

L'AES est donc opposée au projet. Dans l'ensemble, les dommages potentiels — moins de véhicules électriques sur les routes et un revers pour les objectifs climatiques — l'emportent clairement sur les avantages d'une augmentation précoce des recettes pour le financement des routes. Aucun autre pays européen n'a jusqu'à présent introduit une taxation comparable des véhicules électriques. L'AES considère qu'une approche isolée de la Suisse n'est pas efficace.

Variante «courant de charge» compromet l'acceptation, la mise en œuvre et les objectifs climatiques

Du point de vue de l'AES, la variante «courant de charge» présente **de graves inconvénients**:

Cette variante est **disproportionnellement coûteuse**. Sa mise en œuvre nécessiterait des investissements considérables. Le rapport explicatif table sur un total des coûts de 1,4 milliard de francs suisses entre 2030 et 2039. Ce montant est nettement supérieur aux coûts de la variante «prestation kilométrique». **Les coûts correspondants seraient récupérés sur la collectivité.**

Dans cette variante, la taxe peut être facilement contournée, ce qui crée de grandes inégalités de traitement. Ceux qui chargent honnêtement leur véhicule à une station de recharge contrôlée seraient pénalisés, tandis que d'autres pourraient facilement éviter la taxe, par exemple en rechargeant leur véhicule sur n'importe quelle prise (industrielle). **Cela porte atteinte à l'équité fiscale.** Cette variante aboutit à une politique fiscale erronée qu'aucun autre pays européen ne suit.

Il n'appartient pas aux gestionnaires de réseau de distribution de percevoir des impôts pour la Confédération. Cette variante remet en cause la répartition éprouvée des tâches en matière de mesure et de facturation en modifiant de manière contraire au système les responsabilités existantes dans le domaine de la mesure de l'électricité. Les gestionnaires de réseau se voient attribuer un rôle problématique qui entraîne des **incertitudes juridiques et pratiques** considérables. Ainsi, le gestionnaire de réseau de distribution (GRD) local doit contrôler des installations de charge, alors qu'il n'est pas l'exploitant et qu'il n'a pas le droit d'accès aux installations. **On lui confierait une tâche qu'il ne peut en réalité pas accomplir.** De plus, les petits gestionnaires de réseau en particulier ne disposent pas des ressources humaines nécessaires pour assumer un tel rôle de contrôle et d'exécution.

Compte tenu de ces nombreuses lacunes, l'AES **rejette catégoriquement** l'introduction d'une taxe sur le courant de charge.

Variante «prestation kilométrique»

Si, contrairement aux réserves émises, une taxation des véhicules électriques devait effectivement être introduite, ce modèle serait à privilégier. La **variante «prestation kilométrique»** est certes **moins coûteuse** sur le plan économique, **plus simple** à mettre en œuvre sur le plan technologique et **plus équitable** sur le plan systémique, **mais elle serait également prématurée et freinerait le développement de l'électromobilité.**

Ce n'est que lorsque l'électromobilité aura atteint une pénétration solide du marché et que les objectifs climatiques seront en bonne voie que les systèmes de taxation pourront être pleinement harmonisés. Une nouvelle taxe sur les véhicules électriques n'est acceptable que si elle est responsable sur le plan de la politique des transports, des finances, de l'énergie et du climat.

Nous vous remercions de tenir compte de notre prise de position et restons à votre disposition pour toute précision.

Meilleures salutations,



Michael Frank
Directeur



Thomas Marti
Responsable du département Réseaux