

**69<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire  
de routesuisse – Fédération routière suisse FRS  
18 juin 2014**

# **Impôts et redevances générés par le trafic routier au niveau fédéral – un glossaire**

Année après année le trafic motorisé individuel (TMI) fournit à la Confédération des impôts et taxes pour un montant global de 9 à 9,5 milliards de francs. De cette somme, qui représente environ un sixième de toutes les recettes fiscales de la Confédération, le TMI ne bénéficie finalement que de 30%. Plus de 40% sont versés à la caisse générale de la Confédération et près de 20% subventionnent les transports publics, soit plus particulièrement les chemins de fer. 5% vont à chaque fois aux cantons et à divers autres bénéficiaires. Voici par ordre alphabétique une brève description des différents impôts et redevances prélevés auprès des usagers motorisés de la route.

## **Droits de douane**

L'importation de véhicules à moteur est soumise aux droits de douane. Les taux sont les mêmes pour véhicules neufs et usagés. Ils sont de 12 à 15 francs pour 100 kilogrammes brut pour les voitures de tourisme (selon la cylindrée et le poids de la voiture prête à prendre la route) et de 37 francs par 100 kilogrammes brut pour les motos.

Le produit de ces droits de douane n'est pas affecté. Ces droits rapportent chaque année environ 40 millions de francs à la caisse générale de la Confédération.

### **Impôt automobile**

Jusqu'à fin 1996, la Suisse appliquait à l'importation d'automobiles et de pièces de rechange des droits de douane fiscaux calculés en fonction du poids. Ces droits ont été remplacés début 1997 par un impôt de consommation spécial, l'impôt automobile, dont le montant se base sur la valeur de la marchandise.

Depuis lors, l'Administration fédérale des douanes (AFD) prélève un impôt de 4% sur la valeur des automobiles à l'importation et sur leur fabrication dans le pays. Sont considérés comme automobiles les véhicules utilitaires légers (y compris les minibus) d'un poids à l'unité ne dépassant pas 1'600 kilogrammes et les voitures de tourisme. Les motocycles ne sont pas soumis à l'impôt automobile.

Le produit de l'impôt automobile n'est pas affecté. Ainsi, quelque 400 millions de francs vont chaque année à la caisse générale de la Confédération.

### **Impôt de base sur les huiles minérales**

L'impôt de base sur les huiles minérales est un impôt de consommation spécial. Il représente depuis 1993 un montant de 43,12 centimes par litre d'essence et de 45,87 centimes par litre de diesel. Cette année-là, le souverain a accepté une hausse de 20 centimes par litre des droits de douane sur les carburants comme s'appelait alors l'impôt sur les huiles minérales.

50% du produit de l'impôt sur les huiles minérales sont affectés. C'est dire qu'environ 1,5 milliard de francs vont chaque année dans le financement spécial du trafic routier (FSTR). Les 50% restants reviennent à la caisse fédérale et sont donc à la libre disposition de l'Etat central. Entre 1958 et 1983, la répartition était de 60/40 pour cent au profit de la route.

Depuis leur introduction en 1925 et jusqu'en 2013, les droits de douane de base sur les carburants et ensuite les impôts sur les huiles minérales ont généré au total 89 864 millions de francs. Sur ce montant, 41 934 millions (47%) ont bénéficié à la route, 43 547 millions (48%) à la caisse fédérale et 4383 millions (5%) aux Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA).

Outre les NLFA, le trafic combiné et le trafic public des agglomérations, notamment le rail, ont reçu au total quelque 500 millions de francs par an.

### **Redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière)**

La redevance pour l'utilisation des routes nationale est un impôt prélevé pour l'utilisation d'un bien public. Elle est prélevée forfaitairement par l'Administration fédérale des douanes (AFD) auprès des usagers des autoroutes et semi-autoroutes suisses (routes nationales de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe). La vignette autoroutière est valable du 1<sup>er</sup> décembre avant jusqu'au 31 janvier après l'année imprimée sur l'autocollant et se monte depuis 1995 à 40 francs pour les véhicules à moteur (y compris les

motos) d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes et pour les remorques qui ne sont pas soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds.

En 1984, le souverain helvétique a approuvé l'introduction de la vignette autoroutière pour le début de l'année 1985. Celle-ci coûtait alors 30 francs par an. En 1994, il a accepté la poursuite de la vignette autoroutière et l'augmentation de son prix de 10 francs pour le début 1995.

Le produit de la vignette autoroutière est affecté à 100%. Cette redevance rapporte ainsi quelque 360 millions de francs par an au FSTR, donc principalement au trafic routier.

### **Redevance sur le trafic des poids lourds forfaitaire (RPLF)**

La RPLF frappe les catégories suivantes de véhicules: voitures de tourisme lourdes, caravanes et camping-cars lourds, tracteurs et chariots à moteur, véhicules à moteur de cirques et de forains ainsi que d'autres véhicules à moteur pour le transport de choses dont la vitesse maximale est limitée 45 km/h.

Lorsque des véhicules tractent des remorques soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds, la charge remorquée du véhicule tractée est également soumise à la redevance. La RPLF doit aussi être payée pour des remorques tractées par des véhicules à moteur qui, pour eux seuls, ne sont pas soumis à cet impôt (par ex., des voitures de tourisme de moins de 3,5 tonnes). La taxe n'est alors calculée que sur la charge de la remorque.

Le produit de la RPLF est très faible par rapport à celui de la RPLP et il n'est pas affecté. Par an, la caisse générale de la Confédération touche quelque 30 millions de francs à ce titre.

### **Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**

Après une longue procédure politique, la RPLP a été définitivement introduite début 2001. Il s'agit d'une redevance prélevée en Suisse et au Liechtenstein qui est calculée en fonction du poids total, de la catégorie d'émission ainsi que du kilométrage parcouru par les véhicules lourds.

La RPLP frappe tous les véhicules à moteur et leurs remorques dont le poids total admissible dépasse 3,5 tonnes, qui servent au transport de marchandises, qui sont immatriculés en Suisse ou à l'étranger et qui utilisent le réseau routier public de Suisse.

Le produit de la RPLP est affecté. Cet impôt génère chaque année un produit net d'environ 1500 millions de francs. En règle générale, les deux tiers de ce montant vont au Fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP), voire dans le futur Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le tiers restant est versé aux cantons.

Jusqu'à la fin 2013, le rail a reçu de la route un montant total de 9752 millions de francs via le fonds FTP.

### **Surtaxe sur les carburants**

La surtaxe sur les carburants est un impôt spécial de consommation prélevé sur les carburants. Depuis 1974, elle représente 30 centimes par litre d'essence ou de diesel. Cette année-là, le Conseil fédéral a décidé d'augmenter de dix centimes le supplément de droit de douane sur les carburants, comme s'appelait alors la surtaxe sur les carburants, et le souverain a approuvé ce choix en 1975.

Selon l'art. 86 al. 4 de la Constitution fédérale, la surtaxe sur les carburants n'est prélevée que si les moyens financiers disponibles ne suffisent pas aux tâches et dépenses liées au trafic routier. Elle est affectée à 100%. Quelque deux milliards de francs sont ainsi versés au FSTR.

Depuis son introduction en 1959 – un premier prélèvement de 5 centimes par litre est intervenu en 1962 – et jusqu'en 2013, le supplément de droit de douane sur les carburants, puis la surtaxe sur les carburants ont généré 71 252 millions de francs. Cet argent a principalement profité au trafic routier. Jusqu'en 1983, le produit de la surtaxe sur les carburants était exclusivement réservé aux routes nationales.

### **Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**

La TVA a été introduite le 1<sup>er</sup> janvier 1995. Le passage de l'ancien impôt sur le chiffre d'affaires (ICHA) à la TVA s'explique principalement par l'introduction de cette dernière dans tous les pays membres de l'UE. La TVA représente un impôt général de consommation. Son taux principal est de 8%.

La TVA frappe aussi bien les ventes de carburant que l'importation et la vente de véhicules et d'accessoires. Son produit n'est pas affecté. Chaque année, la caisse générale de la Confédération reçoit environ 900 millions de francs au titre de la TVA sur la vente de carburants et environ 1100 millions de francs grâce à la TVA grevant les véhicules et les accessoires.

Le prix du carburant se composant à parts à peu près égales de la valeur de la marchandise et des impôts, la TVA frappant les carburants est en bonne partie un impôt sur un impôt. Sur les quelque 900 millions de francs du produit annuel de cette TVA, environ 400 millions proviennent de cette double imposition.