



Grand Conseil
Commission de l'économie et de l'énergie

Grosser Rat
Kommission für Volkswirtschaft und Energie

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Rapport de la Commission EE relatif au décret modifiant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles

1. Déroulement des travaux

La Commission EE s'est réunie le jeudi 5 septembre 2024, de 8h00 à 09h20, dans la salle de conférence 4 du bâtiment du Grand Conseil à Sion.

Commission EE

Membres	05.09.2024
WOLF Brigitte, Les Vert.e.s, présidente	X
BARRAS Dominique, Le Centre, vice-président	X
MAISTRE Yvan, PLR/FDP, rapporteur	X
BENDER Nathan, Le Centre	RODUIT Grégoire
BURGENER Melanie, neo-Die sozialliberale Mitte	X
CONTAT Pierre, UDC	X
DELASOIE Stève, PLR/FDP	X
KALBERMATTER Marc, PS/GC	X
MOTTET Xavier, PLR/FDP	X
PELLUCHOUD François, UDC	MALBOIS André-Marcel
SCHAFEITEL Fabien, Le Centre	BRANTSCHEN Frédéric
SONNATI Guillaume, PS/GC	X
STUDER Rainer, Die Mitte Oberwallis	X

Service parlementaire

PORCELLANA Diane, collaboratrice scientifique

Administration cantonale

FAVRE Frédéric, conseiller d'Etat, Chef du département de la sécurité, des institutions et du sport

ABGOTTSPON Bruno, Chef du Service de la circulation routière et de la navigation

BISELX Vincent, Adjoint du chef du Service de la circulation routière et de la navigation

Invité

KOLLER Levin, Chef de projet efficacité énergétique et énergies renouvelables chez EBP Schweiz AG

2. Présentation du projet

En Valais, les véhicules électriques sont imposés sur la base de la puissance [art. 5 al.1 let. f ch.3.1 Loi cantonale sur l'imposition des véhicules automobiles, RS 641.5], avec un impôt de base de CHF 90 jusqu'à 10 kW ; et CHF 23 supplémentaires pour chaque tranche entamée de 30 kW. Un plafond est fixé à CHF 160 [art. 5, ch.3.2].

Lors de la session de décembre 2023, le Grand Conseil a [adopté](#) l'amendement budgétaire déposé par le groupe neo–Die sozialliberale Mitte demandant de supprimer le plafonnement de l'impôt sur les véhicules électriques afin de générer des recettes supplémentaires pour assurer le financement des infrastructures routières à partir du 01.01.2024. Une motion ([2023.12.438](#)) en ce sens a été déposée par le groupe politique le 11 décembre 2023.

Le Conseil d'Etat propose donc de modifier la Loi cantonale sur l'imposition des véhicules électriques via le présent décret, vu la nécessité urgente de créer une base légale pour supprimer ce plafond. Dans les cinq ans de la validité du décret, la loi sera totalement révisée afin de soumettre tous les véhicules à une base d'imposition uniforme.

La société EBP Schweiz SA a été mandatée pour analyser quelle serait la méthode d'imposition à appliquer pour les véhicules électriques (*voir annexe*), afin d'avoir une imposition équitable et proportionnée au tarif appliqué aux véhicules automobiles non électriques. La variante qui a été retenue par le Conseil d'Etat est la suivante : passer de CHF 23 par tranche de 30 kW à CHF 15 par 30 kW. Cela représente une réduction de -35% (plus précisément : -34,8%). L'impôt de base de CHF 90 à 10 kW reste le même. Avec cette variante, les véhicules électriques paient toujours moins ou autant d'impôt que les véhicules à moteur thermique à l'exception de quelques modèles très puissants. Le département rappelle que durant 14 ans, l'Etat a considéré les véhicules électriques comme peu polluants et les a favorisés fiscalement en versant des primes d'incitation à l'achat et en plafonnant l'impôt. Pour la crédibilité politique, il serait difficilement justifiable que les véhicules peu polluants se retrouveraient davantage taxés que les véhicules thermiques avec la suppression du plafonnement de l'impôt.

Les recettes supplémentaires engendrées par la variante sont estimées à CHF 75'000. Le Chef du service précise que le calcul part du principe que le parc automobile n'évolue pas. Cela ne sera évidemment pas le cas, il y aura une hausse des recettes de l'impôt sur le véhicule qui sera encore augmenté d'environ 75'000 CHF supplémentaire. Le Chef du département met en exergue que les recettes liées à la suppression du plafond de l'impôt sur les véhicules électriques sont bien inférieures au CHF 1 million souhaité par les motionnaires. Il trouve dommage que le département n'ait pas été consulté avant le dépôt de l'intervention au Grand Conseil. Enfin, il indique que la suppression du plafonnement n'a pas pu être mise en œuvre pour 2024, car cela nécessite des adaptations législatives et techniques. Les factures pour l'impôt sur les véhicules sont envoyées en décembre. Une mise en œuvre du décret pour 2025 est souhaitée.

Pour davantage de détails, nous vous renvoyons au message du Conseil d'Etat.

3. Débat et vote d'entrée en matière

3.1. Débat d'entrée en matière

Les différentes variantes analysées par la société EBP Schweiz SA sont brièvement décrites en annexe du rapport.

Discussion sur les variantes

Variante 2

Avec cette variante, les véhicules électriques paient en moyenne moins de taxes. Toutefois, les véhicules électriques entre le percentile 70 et le percentile 85 paient plus de taxes que ceux à moteur à combustion¹. Un commissaire n'a pas l'impression que cela freinerait ou dissuaderait l'achat de véhicules électriques qui se retrouvent dans cette fourchette. Vu le prix d'achat de ce type de véhicule et les économies réalisées durant l'année en rechargeant plutôt qu'en consommant du carburant, la hausse de l'impôt est, selon lui, supportable pour les détenteurs de ce type de véhicule. Il estime à environ CHF 700'000 les recettes engendrées par cette variante, ce qui est nettement supérieur aux recettes de la variante 2b choisie par le Conseil d'Etat. Pour le Chef du service, l'estimation des recettes avancée par le commissaire doit être vérifiée. La différence de recettes entre cette variante et celle du Conseil d'Etat serait d'environ CHF 200'000, indique l'expert. Le service signale que contrairement à la variante proposée par le Conseil d'Etat, ce n'est plus que des véhicules électriques haut de gamme, mais également de petite et moyenne classe qui se retrouveront être soumis à des taxes plus élevées que les véhicules thermiques. Si pour le Chef du département la hausse d'impôt pour les véhicules électriques concernés pouvait être supportable, cette variante risque de faire polémique. Le commissaire comprend le choix politique du Conseil d'Etat. Pour les véhicules électriques figurant dans la fourchette, un choix politique pourrait être pris en faveur de cette variante.

Variante 2b

Un commissaire appuie la proposition du Conseil d'Etat, arguant qu'il s'agit d'un bon compromis à court terme. Le Conseil d'Etat donnerait un mauvais signal politique, en taxant davantage les véhicules électriques après les avoir favorisés fiscalement. Le Conseil d'Etat dispose de cinq ans, pour trouver la meilleure variante à terme. Un membre de la commission rétorque que la hausse de la taxe pour les véhicules électriques est largement compensée par les économies réalisées sur la consommation de carburant. Un membre de la commission ajoute que ce n'est pas forcément que l'aspect financier qui doit être pris en compte dans la réflexion. Pour un député, il y a deux enjeux différents : la promotion des énergies renouvelables ou l'augmentation des recettes fiscales. Il préfère favoriser les recettes fiscales.

Variante 3

Un commissaire estime que cette variante est techniquement, la plus intéressante et la plus réaliste. Un véhicule lourd ou puissant impacte davantage l'infrastructure routière. Les critères du poids et de la puissance doivent être pris en compte dans le calcul de l'impôt sur les véhicules automobiles, lequel est prélevé pour financer l'infrastructure routière. Il ferait sens d'expliquer à la population que les critères du poids et de la puissance pour les véhicules électriques doivent être pris en considération étant donné leur impact sur l'infrastructure routière. L'écart en termes d'impôt entre les véhicules électriques et les véhicules thermiques pourrait être réduit par une adaptation des

¹ Si les véhicules sont classés en fonction du montant de l'impôt.

chiffres. Le Chef du service lui répond qu'à court terme cette variante n'est pas réalisable, mais qu'il s'agit d'une variante intéressante à étudier pour le long terme. Le commissaire souhaite que la future révision de la loi aille dans le sens de cette variante. Le Chef du département lui répond que la volonté est, à terme, de tendre vers une imposition plus égalitaire en prenant différents éléments en considération.

Pour un autre commissaire, si la variante 3 est visée à terme, il serait préférable de privilégier la variante 2 plutôt que la variante 2b, quitte à procéder par la suite à des réajustements lors de la révision de loi. Il vaut mieux augmenter l'impôt plus conséquemment et ensuite réajuster au lieu de taxer les véhicules électriques à deux reprises.

Il demande également au service, quelles sont ses réflexions quant au fait que des véhicules électriques 4x4 qui sont plus sécurisés ont une plus grande part de puissance. Le Chef du service lui répond que cet aspect pourrait être tenu en compte dans la future révision de la loi. Le législateur pourrait ajouter des incitations, pour favoriser les véhicules électriques.

Imposition maximale des véhicules électriques

Un commissaire demande quel serait l'impôt maximal pour les véhicules électriques qui ont une forte puissance, et s'il serait possible de plafonner l'impôt. Le Chef du service rappelle la volonté de la motion était de supprimer le plafonnement.

Pour un véhicule électrique de 500 kW, l'augmentation de l'impôt représente environ 340 CHF. Le commissaire trouverait intéressant d'avoir un modèle d'imposition basé uniquement sur la consommation d'énergie. L'expert répond que ce modèle a été calculé dans d'autres cantons.

3.2. Vote d'entrée en matière

L'entrée en matière est **acceptée** à l'unanimité, par les 13 membres présents.

4. Lecture article par article

Art. 5

Proposition	<p>Selon la variante 2 :</p> <p>Art. 5 al. 1</p> <p>¹ Le montant annuel de l'impôt est le suivant:</p> <p>f) véhicules mus par des moteurs électriques et véhicules hybrides:</p> <p>3.1.1. supplément pour chaque tranche ou fraction de 30kW en plus Fr. 45 <u>18</u></p> <p>3.2. Abrogé.</p>
Argument	<ul style="list-style-type: none"> - Davantage de recettes supplémentaires pour l'Etat. - Pour les véhicules électriques compris entre le percentile 70 et le percentile 85, la hausse d'impôt est supportable pour les détenteurs de ces véhicules.
Contre-argument	<p>Un mauvais signal politique est donné, si après que les véhicules électriques aient été favorisés fiscalement, ils se retrouvent davantage taxés que les véhicules thermiques.</p>
Position du DSIS	<ul style="list-style-type: none"> - Perte de crédibilité politique

	<ul style="list-style-type: none"> - Ce n'est plus que des véhicules électriques haut de gamme, mais également de petite et moyenne classe qui se retrouveront être soumis à des taxes plus élevées que les véhicules thermiques. - Les recettes supplémentaires issues de la variante proposée par le Conseil d'Etat augmenteront dans le futur.
--	---

Vote 1	Art. 5 al. 1 ¹ Le montant annuel de l'impôt est le suivant: f) véhicules mus par des moteurs électriques et véhicules hybrides: 3.1.1. supplément pour chaque tranche ou fraction de 30kW en plus Fr. 45 <u>18</u> 3.2. Abrogé.	vs	Projet du Conseil d'Etat
	10 voix	0 abstention	3 voix
Vote 2	Art. 5 al. 1 ¹ Le montant annuel de l'impôt est le suivant: f) véhicules mus par des moteurs électriques et véhicules hybrides: 3.1.1. supplément pour chaque tranche ou fraction de 30kW en plus Fr. 45 <u>18</u> 3.2. Abrogé.	vs	Retour à la version originale
	12 voix	1 abstention	0 voix

5. Débat et vote final

5.1. Débat final

La parole n'est pas demandée.

5.2. Vote final

La **Commission EE accepte** le projet de décret modifiant la loi sur l'imposition des véhicules par 12 voix et 1 abstention.

Sion, le 23 octobre 2024

La présidente
Brigitte Wolf

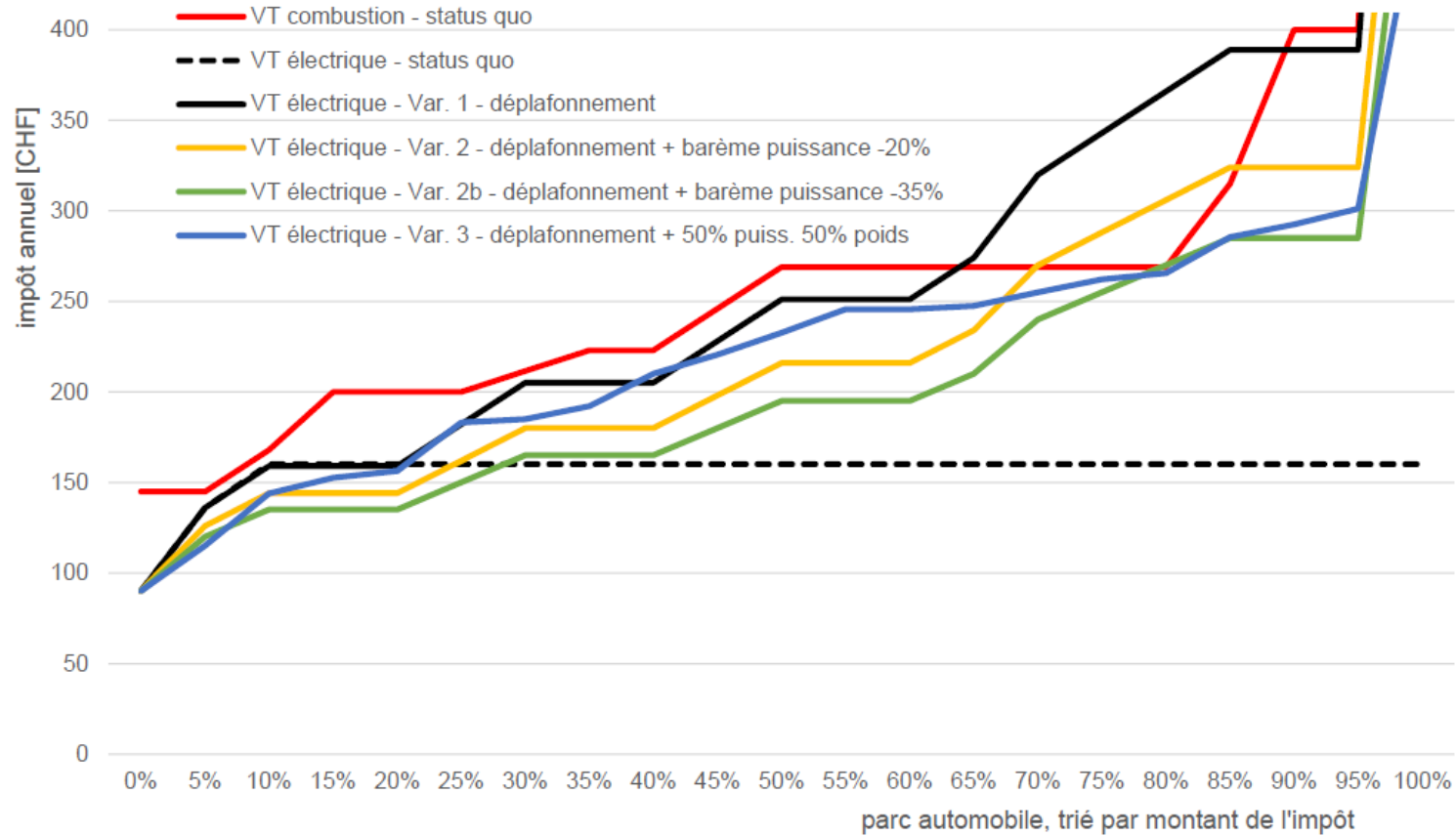
Le rapporteur
Yvan Maistre

Annexe

Status quo	Variante 1	Variante 2	Variante 2b	Variante 3
<p>Les véhicules à moteur à combustion sont imposés en base de cylindrée, avec un impôt de base de CHF 145 jusqu'à 1000 ccm, et CHF 11,50 supplémentaires pour chaque tranche entamée de 100 ccm (à partir de 1300 et de 2900 ccm, le tarif est fixé à CHF 200, soit CHF 400). Les voitures électriques sont imposées en base de la puissance avec un impôt de base de 90 CHF jusqu'à 10 kW ; et 23 CHF supplémentaires pour chaque tranche entamée de 30 kW. Un plafond de 160 CHF s'applique.</p>	<p>Suppression du plafonnement</p>	<p>Passage de CHF 23 par 30 kW à CHF 18 par 30 kW, ce qui représente une réduction de -20% (précisément 21.7%). L'impôt de base de CHF 90 à 10 kW reste le même. L'impôt moyen se réduit en conséquence d'environ -15%.</p>	<p>Passage de CHF 23 par 30 kW à CHF 15 par 30 kW, ce qui représente une réduction de -35% (précisément 34.8%). L'impôt de base de CHF 90 à 10 kW reste le même. L'impôt moyen se réduit en conséquence d'environ -23%.</p>	<p>L'imposition des véhicules électriques se compose de deux éléments : la puissance et le poids.</p> <p>Pour l'impôt partiel sur la puissance : CHF 45 à 10 kW ; ensuite CHF 9 par 30 kW. Il contribue à 50% du produit totale de l'impôt.</p> <p>Pour l'impôt partiel sur le poids : CHF 45 à 1500 kg, puis à CHF 7,1 par tranche de 100 kg. Il contribue à 50% du produit totale de l'impôt.</p>
<p>Art. 5 al. 1</p> <p>¹ Le montant annuel de l'impôt est le suivant:</p> <p>f) véhicules mus par des moteurs électriques et véhicules hybrides:</p> <p>3.1.1. supplément pour chaque tranche ou fraction de 30kW en plus Fr. 23</p> <p>3.2. plus de 70kW Fr. 160</p>	<p>Art. 5 al. 1</p> <p>¹ Le montant annuel de l'impôt est le suivant:</p> <p>f) véhicules mus par des moteurs électriques et véhicules hybrides:</p> <p>3.1.1. supplément pour chaque tranche ou fraction de 30kW en plus Fr. 23</p> <p>3.2. Abrogé.</p>	<p>Art. 5 al. 1</p> <p>¹ Le montant annuel de l'impôt est le suivant:</p> <p>f) véhicules mus par des moteurs électriques et véhicules hybrides :</p> <p>3.1.1. supplément pour chaque tranche ou fraction de 30kW en plus Fr. 23<u>18</u></p> <p>3.2. Abrogé.</p>	<p>Art. 5 al. 1</p> <p>¹ Le montant annuel de l'impôt est le suivant:</p> <p>f) véhicules mus par des moteurs électriques et véhicules hybrides :</p> <p>3.1.1. supplément pour chaque tranche ou fraction de 30kW en plus Fr. 23<u>15</u></p> <p>3.2. Abrogé.</p>	<p>Art. 5 al. 1</p> <p>¹ Le montant annuel de l'impôt est le suivant:</p> <p>f) véhicules mus par des moteurs électriques et véhicules hybrides:</p> <p>3.1. jusqu'à 10kW — Fr. 90</p> <p><u>Impôt partiel selon la puissance : jusqu'à 10 kW Fr. 45</u></p> <p>3.1.1 Supplément pour chaque tranche ou fraction de 30 kW Fr. 23 <u>7.10</u></p> <p>3.2 plus de 70kW — Fr. 160</p> <p><u>Impôt partiel en fonction du poids : jusqu'à 1500 kg Fr. 45</u></p> <p>3.2.1 <u>supplément pour chaque tranche ou fraction de 100 kg Fr. 7.10</u></p>
	<p>Recettes: env. CHF 700'000</p>		<p>Recettes: env. CHF 75'000</p>	

Source : EPB Schweiz SA, rapport succinct du 15 mai 2024 – Impôt sur les voitures tourisme -variantes pour supprimer le plafond pour les véhicules électriques

Graphique : comparaison des variantes¹



Source : EPB Schweiz SA, rapport succinct du 15 mai 2024 – Impôt sur les voitures tourisme -variantes pour supprimer le plafond pour les véhicules électriques, p.13.

¹ Les 5% de véhicules les plus imposés n'est pas représenté dans le graphique. Il est donc possible qu'une variante de taxe pour les véhicules électriques présente des impôts plus faibles jusqu'au percentile 95, mais que les 5% les plus élevés soient tout de même soumis à des montants de taxe plus élevés. Les calculs ne tiennent pas compte des véhicules exonérés et des véhicules à plaques interchangeable. Toutefois, pour l'analyse du total des recettes fiscales, celles-ci sont prises en compte.