



12 décembre 2016

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Fiche d'information « Évolution relative aux impôts sur les huiles minérales »

Aperçu

Causes du déficit prévisible.....	2
Des véhicules modernes moins gourmands	3
Incidences sur les ménages.....	4
Des recettes en diminution malgré un trafic en augmentation	4
Prix de l'essence et du diesel à la pompe.....	6

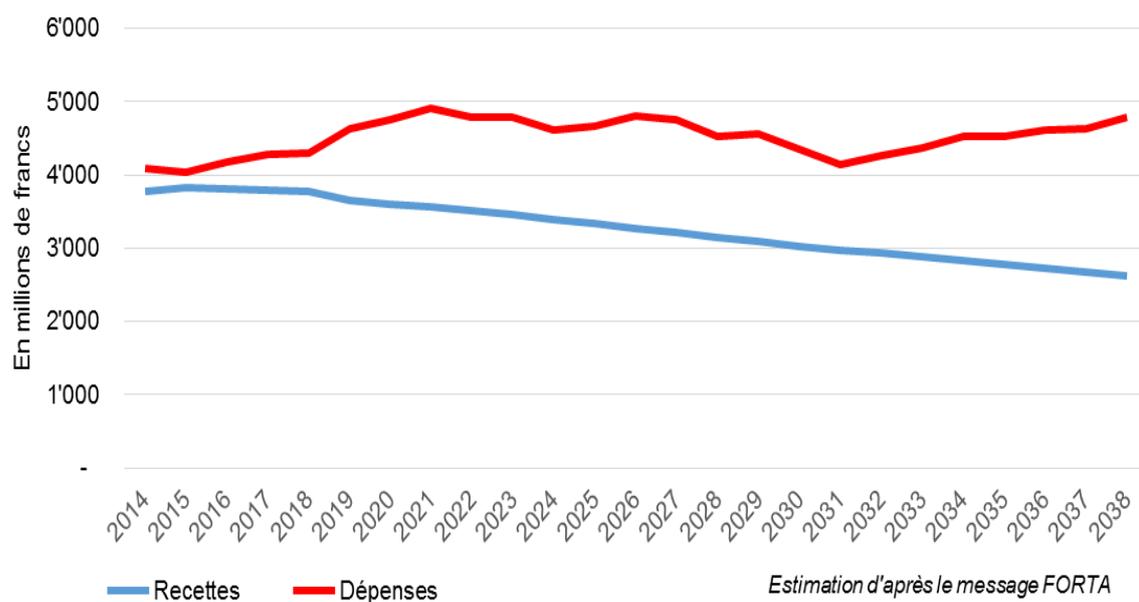
Les recettes des impôts et de la surtaxe sur les huiles minérales constituent aujourd'hui l'une des principales sources de financement des routes. Toutefois, puisque que les dépenses en la matière augmentent alors que les recettes diminuent, un déficit est à prévoir en l'absence de mesures correctives. Le FORTA permettra d'asseoir le financement sur des bases solides et de garantir la prise en charge financière de l'infrastructure routière pour l'avenir.

Aujourd'hui, les routes nationales sont financées par le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Celui-ci est alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales (recettes 2015 : 1,390 milliard de francs), la surtaxe sur les huiles minérales (recettes 2015 : 1,850 milliard) et la vignette autoroutière (produit net 2015 : 336 millions).

Depuis plusieurs années, les dépenses sont supérieures aux recettes. Ainsi, l'année dernière, des dépenses à hauteur de 3,864 milliards de francs sont venues s'opposer à des recettes de 3,596 milliards¹. Si le financement reste garanti pour le moment grâce à des réserves, celles-ci seront toutefois insuffisantes à partir de 2018/2019 : déficit d'environ 1,3 milliard de francs par an (2018-2030) se profile en l'absence de mesures correctives. C'est pourquoi il est nécessaire de mettre en place une meilleure structure de financement.

¹ Dont 23 millions issus d'autres recettes à affectation obligatoire (compte d'État, tome 3, Explications complémentaires et tableaux statistiques, p. 86 s.

Évolution des recettes et des dépenses du financement spécial pour la circulation routière

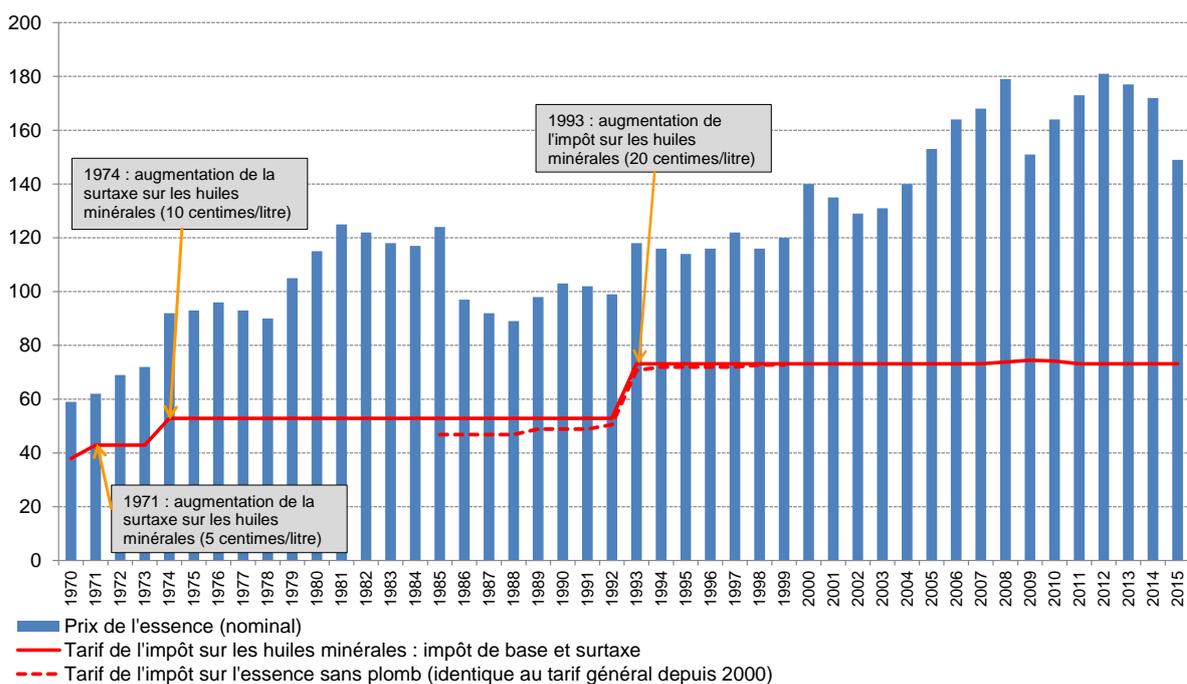


Causes du déficit prévisible

Dépenses : En raison de l'augmentation du trafic, les routes nationales sont toujours plus sollicitées. L'infrastructure en pâtit et les coûts d'exploitation et d'entretien augmentent. En outre, la maîtrise du trafic requiert des investissements supplémentaires sur les routes nationales et dans les agglomérations. Enfin, les dépenses pour l'entretien et les aménagements croissent aussi en raison de la nécessité de procéder à la réfection de nombreux tunnels et ponts vieillissants et de répondre aux exigences grandissantes de la société (protection antibruit, protection contre les dangers naturels et les incendies, passages à faune).

Recettes : Les revenus issus des impôts sur les huiles minérales sont en baisse, étant donné que la consommation de carburant des voitures modernes est en constante diminution ; certaines automobiles sont même dotées d'une technologie de propulsion qui se passe d'essence et de diesel (par ex. voitures électriques). À cela s'ajoute que les impôts sur les huiles minérales n'ont plus été adaptés au renchérissement depuis des décennies. La surtaxe sur les huiles minérales reste inchangée depuis 1974, tandis que l'impôt sur les huiles minérales est identique depuis 1993. Par contre, le renchérissement se répercute intégralement sur les dépenses, si bien qu'un déséquilibre financier apparaît.

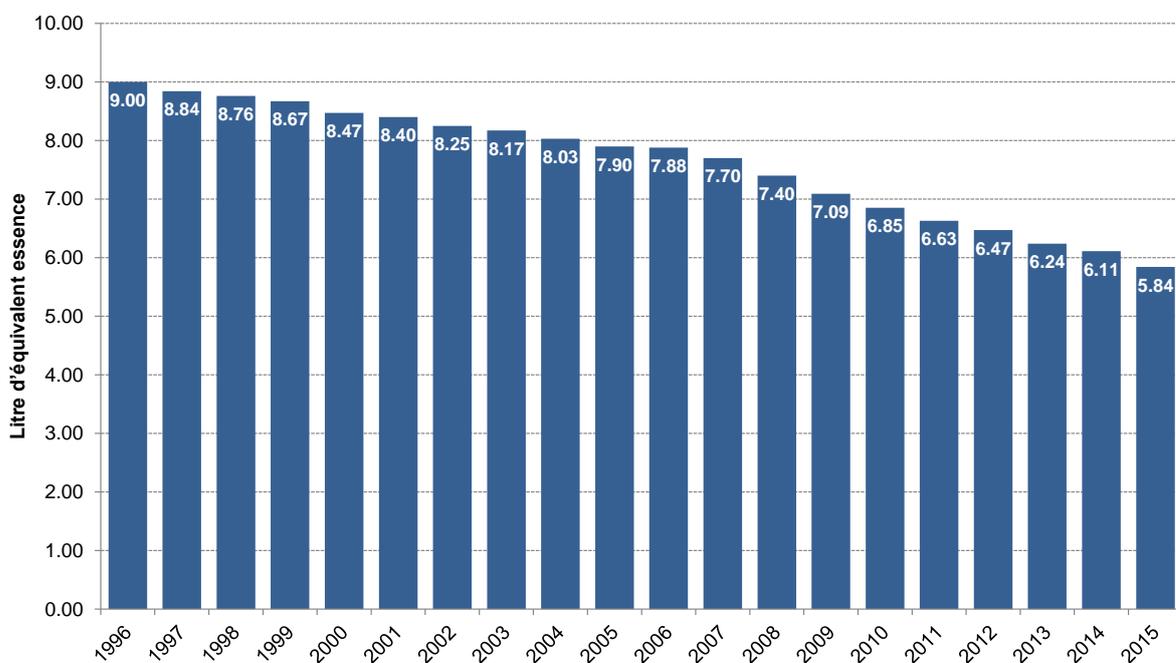
Evolution du prix de l'essence (nominal) et des tarifs de l'impôt sur les huiles minérales (en centimes par litre)



Des véhicules modernes moins gourmands

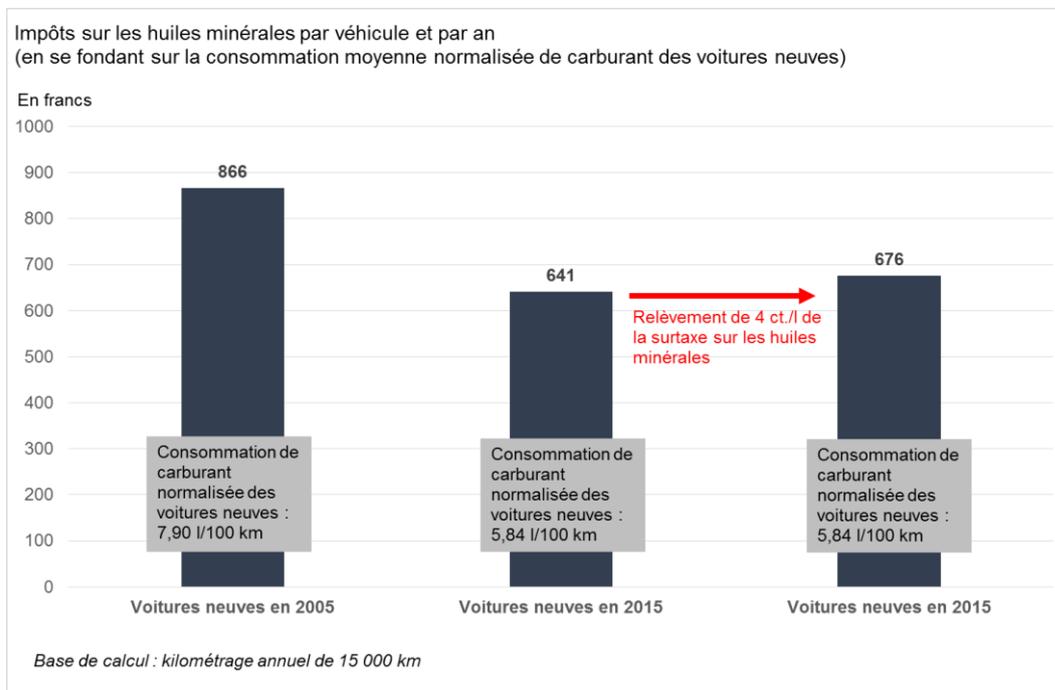
Des progrès techniques considérables ont été réalisés ces dernières années : si, en 1996, une voiture de tourisme neuve consommait en moyenne 9 litres aux 100 kilomètres (équivalent essence), cette valeur ne s'élevait plus qu'à 5,84 litres en 2015. Au cours des 19 dernières années, la consommation moyenne de carburant a baissé de 3,16 litres ou 35 % environ.

Consommation moyenne normalisée de carburant des voitures neuves (en litres d'équivalent essence aux 100 km)



Source : OFEN

La diminution de la consommation de carburant entraîne la baisse des revenus issus des impôts sur les huiles minérales et, ainsi, de la charge fiscale : en dix ans, cette dernière a été réduite d'environ 220 francs par an en moyenne (consommation normalisée de carburant, à kilométrage comparable) après l'achat d'un véhicule moins gourmand en carburant. Le projet FORTA prévoit d'augmenter de 4 centimes par litres la surtaxe sur les huiles minérales à partir du moment où les réserves du fonds deviendront inférieures à 500 millions de francs. Néanmoins, vu que la consommation de carburant des véhicules de construction récente est en baisse, la charge fiscale restera en fait nettement inférieure à celle d'il y a dix ans.²



Incidences sur les ménages

Le relèvement de la surtaxe sur les huiles minérales deviendra effectif dès que les réserves du FORTA passeront sous la barre des 500 millions de francs, soit au plus tôt en 2019 selon l'estimation du Conseil fédéral. Il entraînera une augmentation de la charge fiscale de 35 francs par an (soit à peine 3 francs par mois) en cas de prestation kilométrique équivalente fournie par une voiture de tourisme neuve. Si l'on tient compte du fait que le relèvement en question implique une augmentation du prix de vente et, partant, du montant de la taxe sur la valeur ajoutée à acquitter, alors la charge fiscale du ménage moyen croît de 4 fr. 80 par mois ou 58 francs par an environ.

La stratégie énergétique 2050 de la Confédération prévoit que les émissions de CO₂ de voitures de tourisme neuves devront être réduites à 95 g/km en moyenne, ce qui correspond à une consommation d'environ 4,1 litres aux 100 kilomètres. La charge fiscale va ainsi encore baisser de manière significative.

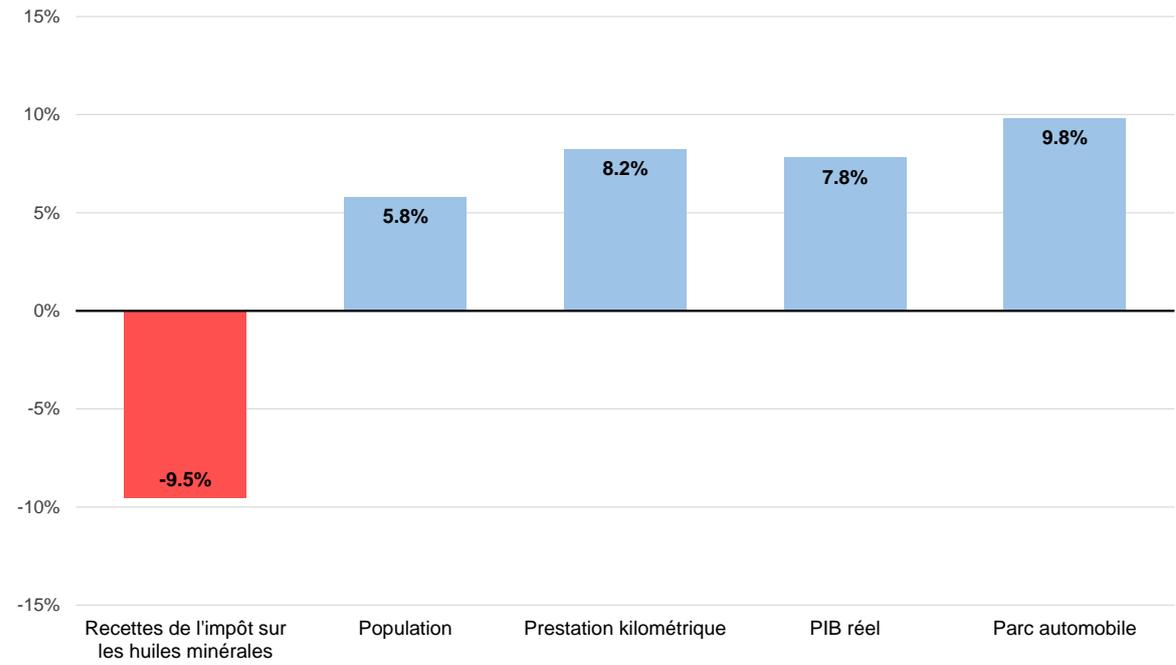
Des recettes en diminution malgré un trafic en augmentation

Malgré la croissance démographique et l'augmentation du trafic, les recettes de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire ont enregistré une baisse ces dernières années : depuis 2010, elles ont baissé de 9,5 %, alors que la population et les prestations kilométriques dans le transport de voyageurs (véhicules-kilomètres) ont augmenté de respectivement 5,8 %, et 8,2 %, et que la flotte de véhicules automobiles a crû de près de 10 %.³

² En 2005, la consommation moyenne normalisée de carburant des voitures de tourisme neuves était de 7,9 litres aux 100 kilomètres. La charge fiscale était donc de 866 francs pour une prestation kilométrique de 15 000 km par an. En 2015, la consommation moyenne normalisée de carburant était encore de 5,84 litres, ce qui correspond à une charge fiscale de 641 francs.

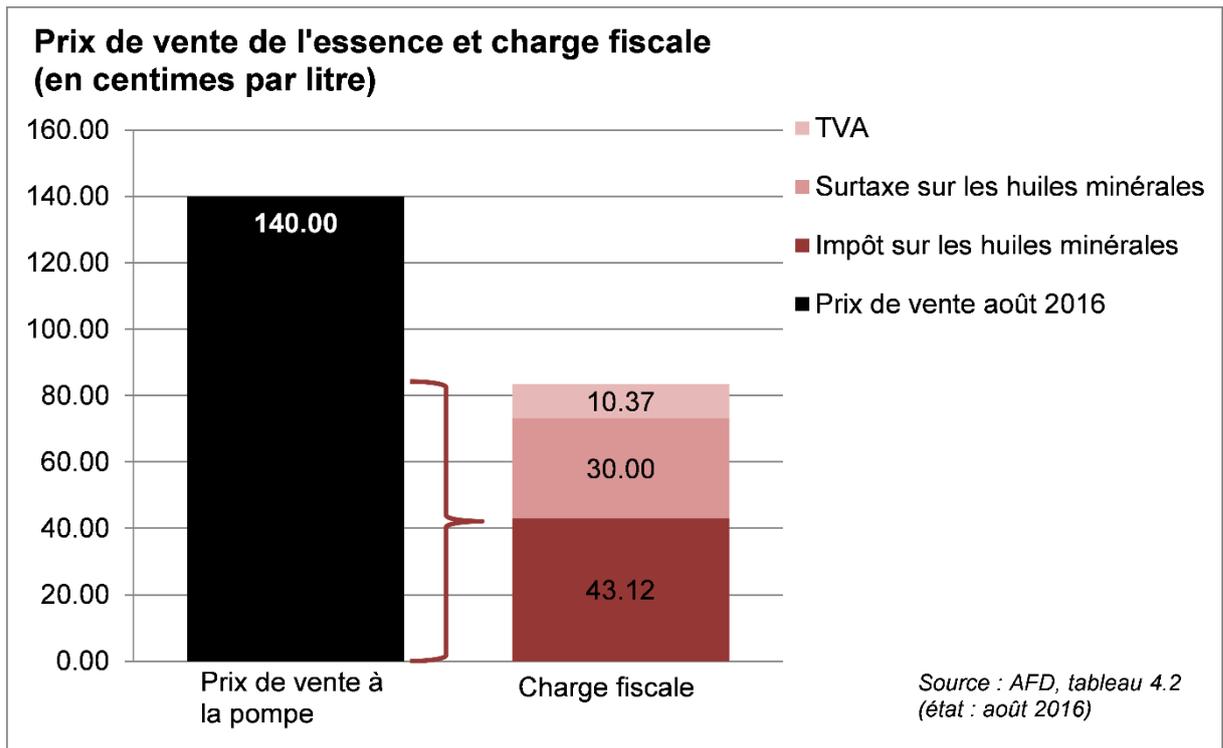
³ La baisse des recettes 2015 de l'impôt sur les huiles minérales est imputable avant tout au tourisme à la pompe. En janvier 2015, la Banque nationale suisse abolissait le taux plancher entre le franc suisse et l'euro. Cette décision entraîna la réévaluation du franc suisse, qui eut pour effet de diminuer voire supprimer l'attrait du tourisme à la pompe pour les conducteurs étrangers. Les ventes de carburant en Suisse chutèrent et, partant, les recettes de l'impôt sur les huiles minérales diminuèrent.

Évolution des recettes de l'impôt sur les huiles minérales par comparaison avec d'autres indices-clés, 2010-2015



Sources : AFD, OFS, SECO

Prix de l'essence et du diesel à la pompe



Le prix à la pompe ne dépend pas seulement de la charge fiscale (impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les huiles minérales, taxe sur la valeur ajoutée). En effet, il est aussi fortement influencé par les prix du pétrole brut sur les marchés mondiaux, par les frais de raffinerie, de transport et de distribution, et par les marges des sociétés pétrolières et du commerce. De même, le taux de change joue un rôle en la matière.