

Motion Denis Boivin / Cédric Castella
Motion Yvan Hunziker / Fritz Glauser
Motion Moritz Boschung / Katharina Thalmann-Bolz
Imposition des véhicules propres

M 123.05
M 1023.07
M 1034.07

Résumé des motions

Par motion déposée et développée le 13 octobre 2005 (*BGC* p. 1385s.), les députés Denis Boivin, Cédric Castella et 5 cosignataires demandent au Conseil d'Etat de présenter au Grand Conseil un projet de loi modifiant la loi du 14 décembre 1967 sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (*RSF* 635.4.1; LIVA) ; cette motion a été reprise le 15 mars 2007 par la députée Marie-Thérèse Weber-Gobet, cosignataire. Les députés Yvan Hunziker et Fritz Glauser ont également déposé et développé une motion le 12 juillet 2007 (*BGC* p. 1324) sur ce thème.

Les propositions rédigées par les motionnaires prévoient :

- d'intégrer dans la LIVA les dispositions de l'article 1 b de l'arrêté du 22 avril 1997 d'exécution de la LIVA ; à savoir une exonération partielle de 30 % du tarif en faveur des véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz ainsi que les bases de conversion de la puissance (kW) en une cylindrée théorique (cm³) (motion Denis Boivin / Cédric Castella, reprise par la députée Marie-Thérèse Weber-Gobet) ;
- une mesure extraordinaire, limitée dans le temps, sous forme d'une exonération totale en faveur des véhicules cités ci-dessus pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2007 et le 31 décembre 2011 (motion Denis Boivin / Cédric Castella, reprise par la députée Marie-Thérèse Weber-Gobet) ;
- d'imposer les véhicules automobiles non plus en fonction de la cylindrée, mais en fonction de la consommation et des émissions polluantes (motion Yvan Hunziker / Fritz Glauser).

Par motion déposée et développée le 11 octobre 2007 (*BGC* p. 1539), les députés Moritz Boschung, Katharina Thalmann-Bolz et 16 cosignataires proposent une démarche complémentaire et plus précise, évoquant l'introduction future, par la Confédération, d'un nouveau système : l'étiquette Environnement. Ils suggèrent de réduire l'imposition des véhicules propres en intégrant dès 2010 dans la LIVA un facteur correctif basé sur ce nouveau système. Selon les motionnaires, l'abattement doit être financé par les véhicules peu efficaces sur le plan de la consommation et/ou des émissions polluantes.

Toutes ces propositions ont pour objectifs d'améliorer les conditions des générations futures dans les domaines de la qualité de l'air et des technologies ainsi que de montrer le soutien du canton de Fribourg vis-à-vis des véhicules respectueux de l'environnement.

Réponse du Conseil d'Etat

1. Rappel des principales mesures réalisées ou planifiées à court/moyen terme

Le 14 octobre 2004, le Conseil d'Etat a donné un signal clair en faveur des véhicules propres. Il a octroyé une réduction fiscale de 30 % aux détenteurs de voitures ou motocycles

hybrides (essence-électricité) ou encore fonctionnant exclusivement à l'électricité, au biogaz ou au gaz naturel. Il a utilisé la compétence qui lui est déléguée par la LIVA s'agissant de nouvelles catégories de véhicules (cf. art. 1b de l'arrêté d'exécution de la LIVA; RSF 635.4.11). Cette mesure, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005, va au delà de la pratique de la majorité des cantons. A ce jour, seuls 5 cantons, dont Fribourg, accordent une réduction fiscale pour les véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz.

La Confédération n'est pas demeurée en reste sur ce dossier. Le Conseil fédéral a introduit, le 1^{er} octobre 2005, sur proposition des milieux économiques, un prélèvement de 1,5 centimes par litre d'essence et de diesel avec pour objectif une réduction des émissions de CO₂. Un 2^e train de mesures suit avec la révision de l'impôt fédéral sur les huiles minérales, acceptée au printemps 2007, et devant entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2008. Les carburants provenant de matières premières renouvelables (tels que biogaz, bioéthanol, biodiesel, huiles végétales et animales) seront complètement exonérés ; à titre d'exemple, 72 centimes sont actuellement prélevés sur chaque litre de bioéthanol importé. Quant au gaz naturel ou liquide utilisé en tant que carburant, l'imposition sera abaissée d'environ 40 centimes par litre d'équivalent essence. En contrepartie, afin de maintenir les recettes de la Confédération, l'imposition de l'essence sera à nouveau majorée. Finalement, si le prélèvement du centime climatique s'avère insuffisant, il est prévu de le remplacer par une taxe sur le CO₂, sensiblement plus lourde.

Par ailleurs, la Confédération prélève déjà un impôt sur les véhicules automobiles servant au transport de personnes ou de marchandises; cet impôt s'élève en l'état à 4% de la valeur du véhicule: La Confédération envisage d'introduire pour les acheteurs de véhicules, dans un proche avenir, une incitation financière fédérale. Il s'agirait d'introduire un système de bonus-malus lié à l'étiquetteEnergie des véhicules. L'étiquetteEnergie informe sur la consommation, les émissions de CO₂ et le rendement énergétique d'une voiture; elle facilite la prise en considération de la consommation lors de l'achat d'une nouvelle voiture. Cette étiquette sera remplacée par une étiquetteEnvironnement à l'horizon 2010. Ce nouveau modèle est indépendant des critères de base ordinaires pour le calcul de l'imposition (CV, cm³, etc.). Il se base non seulement sur des critères énergétiques (cf. le modèle de l'étiquetteEnergie), mais aussi sur des valeurs écologiques où seraient pris en compte les effets sur le climat, les polluants atmosphériques, le bruit et la fabrication des carburants.

En septembre 2006, la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national a décidé de donner suite à l'initiative déposée par le canton de Berne, exigeant que l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles soit différencié en fonction du rendement énergétique des véhicules et de leur impact sur l'environnement.

2. Politique du Conseil d'Etat à court/moyen terme

Conformément au plan cantonal de mesures "Protection de l'air" adopté le 8 octobre 2007, le Conseil d'Etat prévoit de prendre en compte la consommation et les émissions dans l'impôt sur les véhicules automobiles (mesure M14).

L'Association des services des automobiles de Suisse (asa), avec le concours de spécialistes de l'environnement et de l'énergie, a développé un modèle d'imposition de véhicules tenant compte des aspects écologiques, se basant sur l'étiquetteEnergie gérée par la Confédération; elle a aussi prévu que ce modèle devra être adapté, dans le futur, pour tenir compte de l'étiquetteEnvironnement. La Conférence des directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP) a, dans sa séance de novembre 2007, pris connaissance de ce modèle et le recommande aux cantons pour application.

Finalement, le Conseil d'Etat soutient le principe d'une taxe cantonale sur les véhicules automobiles selon les critères écologiques présentés dans le modèle asa. Dans ce même cadre, il soutient également la révision de l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles (cf. chiffre 1 al. 3).

3. Mise en œuvre de la politique du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat présentera au Grand Conseil en 2009 un projet de révision de la LIVA. Le principe d'imposition en fonction de la cylindrée sera complété par un facteur correctif lié à l'étiquette Environnement. Il s'agirait d'offrir un avantage fiscal d'environ 1'000 francs au détenteur de tout véhicule neuf respectueux de l'environnement. Ainsi, une exonération sera octroyée aux véhicules propres grand public (véhicules légers 2 à 4 roues) dont la mise en circulation est récente (de 0 à 3-4 ans). Les véhicules mal classés au sens de l'étiquette Environnement (consommation de carburant et/ou émissions polluantes importantes) seront imposés plus lourdement afin de maintenir les recettes découlant de la LIVA ; l'opération financière sera ainsi neutre. Du coup, l'exonération partielle octroyée selon les dispositions de l'article 1b de l'arrêté du 22 avril 1997 d'exécution de la LIVA sera supprimé.

4. Conclusion

Le Conseil d'Etat propose de rejeter la motion Denis Boivin / Cédric Castella reprise par la députée Marie-Thérèse Weber-Gobet, et ce même si elle va finalement dans le sens de ce que le Conseil d'Etat va instaurer. Il propose par contre d'accepter la motion Yvan Hunziker / Fritz Glauser ainsi que la motion Moritz Boschung / Katharina Thalmann-Bolz et s'engage à présenter, d'ici 2009, un projet de révision de la LIVA allant dans le sens des motionnaires. Ce projet permettra en définitive d'atteindre les objectifs de tous les motionnaires.

Fribourg, le 11 février 2008