



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Collomb Eric / Dafflon Hubert

2018-GC-24

### Pour une imposition sur les véhicules cohérente et durable

#### I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 12 février 2018, les députés Eric Collomb et Hubert Dafflon demandent une refonte des critères d'imposition des véhicules. La loi sur l'imposition des véhicules et des remorques (LIVA ; RF 635.4.1) date de 1967. L'évolution technologique a touché le domaine des véhicules, notamment au niveau des types de motorisation, de la puissance, des émissions polluantes ou encore de la sécurité. Malgré les adaptations successives de la base légale concernée, il apparaît important de revoir en profondeur les critères d'imposition. La masse fiscale actuelle doit être garantie. L'imposition devrait reposer sur trois piliers :

- > une taxe de base afin de financer l'infrastructure routière et touchant tous les véhicules ; elle devrait tenir compte du poids et de la cylindrée ;
- > une taxe énergie basée sur l'étiquette-énergie ;
- > une taxe environnementale afin de promouvoir les motorisations ayant un impact réduit sur l'environnement (électricité, hydrogène, gaz, etc.) ou encore utilisant des énergies renouvelables.

Le modèle d'imposition devrait également soutenir indirectement les entreprises sises dans le canton et actives dans la recherche de motorisations innovatrices.

#### II. Réponse du Conseil d'Etat

##### 1. Synthèse relative à la fiscalité et au parc des véhicules

Le rapport 2017-DSJ-216 du 7 novembre 2017 présente en détail la fiscalité des véhicules à l'échelon national et à l'échelon cantonal. Les éléments les plus importants sont rappelés ci-après.

##### 1.1. Fiscalité à l'échelon fédéral

Dans le contexte des mesures fiscales favorables aux véhicules efficients sur les plans énergétique et environnemental, la Confédération exploite de nombreuses mesures.

Les véhicules électriques sont exonérés de l'impôt fédéral unique (Limpauto) qui grève les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires de moins de 1,6 t lors de leur introduction sur le marché national. Cet impôt correspond à 4 % de leur valeur.

Les véhicules électriques ne sont pas concernés par l'impôt fédéral sur les huiles minérales et la surtaxe sur les carburants, proportionnels à la consommation de carburant et à l'impact environnemental des véhicules. C'est un poste important quant aux frais d'utilisation d'un

véhicule ; pour une voiture de tourisme fonctionnant aux énergies fossiles, il représente plus de 13 %.

Quant aux véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de marchandises, ceux qui fonctionnent à l'énergie électrique sont exonérés de la redevance fédérale sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). La redevance est perçue en fonction du poids total du véhicule, des kilomètres parcourus et de sa catégorie d'émission (Euro 0 à Euro 6). Un profil environnemental défavorable est lourdement sanctionné. Un train routier de 40 tonnes Euro 0 paie par année plusieurs dizaines de milliers de francs de plus qu'une configuration Euro 6.

## 1.2. Fiscalité et parc des véhicules à l'échelon cantonal

La LIVA règle l'imposition des véhicules et des remorques. Un résumé des critères d'imposition, des effectifs au 30.09.2017 ainsi que des recettes fiscales est présenté dans le tableau suivant :

Critère d'imposition	Groupe de véhicules	Effectif	%	Impôts *	%
Cylindrée moteur (+ étiqu. énergie pour voitures de tourisme)	> voitures de tourisme	185'374	85	83,5	90
	> utilitaires de moins de 1 t de charge utile	16'116		8,4	
	> motocycles et engins assimilables	23'916		3,7	
Charge utile	> camions et véhicules articulés	1'625	8	3,7	8
	> remorques et semi-remorques	18'697		4,4	
	> autres véhicules de plus de 1 t de charge ut.	1'068		0,2	
Forfait	> tracteurs, machines et chariots de travail	3'293	6	1,0	2
	> tracteurs et remorques de travail agricoles	9'314		0,9	
	> caravanes et remorques de travail	4'236		0,2	
Nombre de places passagers	> autocars	369	< 1	0,3	< 1
	> minibus	293		0,3	
Total		264'301	100	106,6	100

\* en millions de francs

Pour les voitures de tourisme, l'imposition selon la cylindrée est complétée par l'efficacité énergétique et environnementale (système de l'étiquette-énergie). Les voitures des catégories :

- > A sont exonérées durant trois années civiles à compter de la première mise en circulation
- > B et C ainsi que A qui n'ont plus droit à l'exonération : sans bonus ni malus
- > D à G et sans catégorie : malus permettant de financer les exonérations des catégories A.

Au 30 septembre 2017, le canton compte 185'374 voitures de tourisme. 70,2 % des véhicules fonctionnent avec de l'essence et 27,7 % avec du diesel. Le solde de 2,1 % comprend 3'377 véhicules hybrides ou à gaz et 390 véhicules électriques.

Les principaux potentiels d'amélioration du système actuel sont les suivants :

- > Les véhicules électriques représentent aujourd'hui 0,2 % des voitures de tourisme. Lorsque la part des véhicules électriques sera significative, la fiscalisation des véhicules légers selon la cylindrée ne sera plus praticable. En effet, ceux-là n'ont pas de cylindrée ;

- > La base d'imposition des véhicules lourds destinés au transport de marchandise selon la charge utile doit être remplacée par le poids total, afin d'utiliser les mêmes bases que la RPLP.

## **2. Analyse du concept proposé par les motionnaires**

### **2.1. Premier pilier : taxe de base**

En préambule, il convient de rappeler que l'impôt sur les véhicules automobiles et les remorques n'est pas affecté aux infrastructures routières et que les 20 % de son produit net sont rétrocédés aux communes, sans obligation d'affectation non plus. Le Conseil d'Etat n'entend pas revenir sur ces principes.

L'application d'une taxe de base et le remplacement de l'exonération pendant trois années civiles pour les voitures de tourisme étiquette-énergie A par d'autres mesures incitatives sont praticables.

La prise en compte du poids et de la cylindrée afin de déterminer la taxe de base n'est pas opportune. Le critère du poids se répercute défavorablement sur les véhicules électriques qui sont équipés de batteries lourdes. Ce critère pénalise également les véhicules de type monospace et break, privilégiés par des familles et les entreprises du secteur secondaire. En revanche, les véhicules à caractère sportif, présentant un poids réduit, seraient favorisés. A moyen terme, la prise en compte de la cylindrée n'est pas applicable. En effet, la part des véhicules électriques augmente et ceux-ci ne disposent pas d'une cylindrée. Finalement, la détermination d'un indice de type poids/cylindrée, raccordé dans un 2<sup>e</sup> temps à un barème tarifaire progressif est une formule peu lisible pour le détenteur du véhicule.

En fonction des éléments développés ci-dessus, le Conseil d'Etat préconise une taxe de base progressive définie selon la puissance du véhicule. Cette méthode est pertinente et compréhensible par le public. Tout véhicule à moteur dispose d'une puissance ; elle est publiée sur le permis de circulation. La puissance d'un véhicule est fréquemment liée à la capacité contributive de son détenteur. Il existe une corrélation significative entre la cylindrée et la puissance ; ceci évitera par ailleurs de trop grands écarts entre l'impôt actuel et l'impôt futur.

### **2.2. Deuxième pilier : taxe d'énergie**

La taxe fondée sur l'étiquette-énergie est applicable. L'étiquette-énergie détermine l'efficacité énergétique et environnementale ; elle est attribuée par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) qui procède annuellement à une reclassification de l'étiquette-énergie de toutes les voitures de tourisme en circulation. Il s'agirait d'octroyer une réduction applicable sur la taxe de base, uniquement aux véhicules disposant d'une étiquette-énergie favorable (A, ou A et B). Pour les catégories inférieures, aucune réduction ne serait accordée.

### **2.3. Troisième pilier : taxe environnement**

Les véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou hydrogène profiteraient d'une réduction. Une réduction intermédiaire serait également accordée aux motorisations hybrides et aux véhicules fonctionnant au gaz. Aucune réduction ne serait concédée aux véhicules consommant uniquement de l'essence ou du diesel.

## 2.4. Synthèse

L'actuel système d'imposition selon la cylindrée, complété par un bonus/malus lié à l'étiquette-énergie serait remplacé par un système d'imposition selon la puissance du véhicule. En sus, des réductions seraient applicables aux véhicules efficaces sur le plan énergétique et environnemental. Une première réduction serait déterminée selon l'étiquette-énergie, une deuxième selon le type d'énergie consommée ou la motorisation (hybride par exemple). Les éventuelles réductions seraient, le cas échéant, cumulatives. Un système basé sur des réductions est beaucoup mieux perçu par les détenteurs, comparé à un système de sanctions.

Le système projeté est évolutif dans le temps. Ainsi, le barème de la taxe de base progressive, respectivement le niveau des réductions, pourraient être périodiquement ajustés afin de garantir des rentrées fiscales au moins équivalentes. Ces ajustements seraient réalisés selon l'évolution du profil du parc des véhicules.

Comme le mentionnent les motionnaires, la masse fiscale actuelle doit être maintenue. Elle variera ensuite en fonction notamment de l'évolution du parc de véhicules. Les modifications des critères d'imposition devront dès lors garantir un volume d'impôt au moins équivalent par groupe de véhicules (cf. chiffre 2.2).

Ce modèle soutiendrait indirectement les entreprises sises dans le canton et actives dans la recherche de motorisation innovatrices.

## 3. Conclusion

Dans la mesure où le principe d'une taxe de base déterminée selon le poids et la cylindrée du véhicule est remplacé par une taxe de base déterminée selon la puissance du véhicule et où le nouveau système n'induirait aucune diminution de la masse fiscale actuelle, le Conseil d'Etat propose d'accepter la présente motion.

*26 juin 2018*