



Collomb Eric, Dafflon Hubert

Pour une imposition cohérente et durable sur les bateaux

Cosignataires : 0

Réception au SGC : 02.03.21

Transmission au CE : *03.03.21

Dépôt et développement

Le Grand Conseil vient d'adopter une toute nouvelle Loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR) qui remplace ainsi l'ancienne loi (LIVA) datant de 1967.

En nous penchant sur le thème de l'imposition des bateaux, nous nous sommes aperçus que ceux-ci sont imposés conformément à la Loi cantonale du 25 septembre 1974 sur l'imposition des bateaux et le Grand Conseil est compétent pour fixer le tarif. Comme pour l'imposition des véhicules, nous pensons qu'une loi qui date de près de 50 ans doit être revue en profondeur.

Nous demandons donc au Conseil d'Etat de proposer une nouvelle forme d'imposition qui repose sur deux piliers: la taxe de base et la taxe environnementale.

Premier pilier: la taxe de base

L'imposition des bateaux vise notamment à couvrir les charges liées à la navigation, comme la sécurité adéquate des plans d'eau pour tous les usagers ou la police navale. Par conséquent, les usagers doivent participer au financement de ces coûts. Les critères actuels comme la puissance du moteur, la longueur ou encore la surface vélique peuvent être maintenus, voire complétés. Des forfaits sont actuellement prévus pour les bateaux à rames et les bateaux de pêcheurs professionnels ; nous pensons qu'ils peuvent être maintenus. Seuls les bateaux de sauvetage appartenant à des sociétés de sauvetage reconnues sont exonérés ; une extension de ce périmètre ne semble pas opportune.

Deuxième pilier: la taxe environnementale

Au 30 septembre 2020, on dénombre près de 100 voiliers et près de 100 bateaux de plaisance équipés d'une motorisation électrique. Ces bateaux ne bénéficient d'aucun avantage fiscal malgré l'impact environnemental largement plus faible que les bateaux avec moteur à combustion. Par conséquent, avec cette taxe environnementale nous souhaitons marquer notre volonté de promouvoir des motorisations qui excluent les énergies les plus polluantes (diesel, essence) et favorisent les énergies les moins polluantes (électricité, hydrogène, gaz naturel, biogaz, etc.). Pour y parvenir, nous proposons l'introduction d'un coefficient basé sur le type de motorisation, le but étant de favoriser les moteurs utilisant des énergies renouvelables.

Dans sa réponse à la motion 2020-GC-162 déposée par nos collègues Zosso Markus et Jakob Christine, le Conseil d'Etat nous a livré un tableau récapitulatif des tarifs pratiqués par type de bateau et de puissance du moteur. Nous avons constaté que certaines catégories étaient taxées deux à trois fois plus lourdement que nos cantons voisins. Le Conseil d'Etat explique que les produits de cette lourde imposition servent notamment à couvrir les charges liées à l'aménagement et l'entretien des lacs et rives, ainsi que la protection de la faune et de la flore. Cette argumentation ne nous convainc pas et nous amène à penser que la masse fiscale pourrait être réduite au profit des bateaux

*date à partir de laquelle court le délai de réponse du Conseil d'Etat (5 mois).

équipés de motorisation respectueuse de l'environnement, ainsi que pour ceux dont les tarifs pratiqués sont beaucoup plus élevés en comparaison intercantonale.