



MISE EN CONSULTATION

**AVANT-PROJET DE LOI
sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux**

et

RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur

- **le postulat Pierre Volet – Pour une taxe raisonnable et concurrentielle (19_POS_145)**
- **la motion Sabine Glauser Krug et consorts – Taxe sur les moteurs de bateaux destinés à la pêche professionnelle (18_MOT_045)**
- **la motion Arnaud Bouverat – Taxe automobile : stop à la taxation de la mobilité réduite (19_MOT_101)**

1. INTRODUCTION

En préambule, il convient de rappeler que la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) a été adoptée le 1^{er} novembre 2005. Les différents changements – au niveau technologique ou environnemental – impliquent que la loi doit être adaptée aux exigences actuelles et futures en matière de mobilité.

L'avant-projet présenté est une révision totale de la loi. En effet, dès lors que de nombreux articles sont déplacés, adaptés ou repris du règlement actuel pour être introduits dans la loi, une telle révision se justifie. Elle permettra d'obtenir une meilleure cohérence et clarté de la loi.

1.1 Généralités

1.1.1 Objectifs :

L'objectif principal de cet avant-projet de loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (AP-LTVB) est de disposer d'une loi qui corresponde aux évolutions technologiques et aux exigences actuelles en termes d'environnement et de mobilité. Il répond donc aux politiques et objectifs de la Confédération et contribue à l'atteinte des dits objectifs, principalement de réduction des émissions de CO₂.

Il s'agit également d'inscrire formellement dans la loi que les bases de calcul pour les véhicules automobiles légers sont le poids total et la puissance en kilowatts et non le poids total et l'émission de CO₂. Ces critères sont actuellement utilisés, **en application des dispositions transitoires de la loi en vigueur**, dès lors que les taux d'émissions de CO₂ ne sont pas connus pour le 90% de l'ensemble du parc des véhicules automobiles (cf. point 2.1 ci-dessous). Ainsi, la révision ne modifie pas les principes de calcul actuellement appliqués. A cet égard, il convient de préciser qu'un changement des critères de calcul impliquerait de recourir à d'importantes simulations avec toutes les inconnues que cela comporte et de risques pour définir précisément le montant de l'encaissement de la taxe.

L'avant-projet a également pour objectif d'adapter les rabais ou exonérations en tenant compte des différents objectifs environnementaux et politiques et d'introduire des majorations. Le Conseil d'Etat sera ainsi en mesure de faire correspondre la taxation des véhicules automobiles aux évolutions en matière de mobilité et d'environnement.

1.1.2 Besoins législatifs

L'art. 127 al. 1 de la Constitution fédérale – qui s'applique à toutes les contributions publiques, tant fédérales que cantonales ou communales – prévoit que les principes généraux régissant le régime fiscal, notamment la qualité de contribuable, l'objet de l'impôt et son mode de calcul, doivent être définis par la loi. Si cette dernière délègue à l'organe exécutif la compétence d'établir une contribution, la norme de délégation ne peut constituer un blanc-seing en faveur de cette autorité; elle doit indiquer, au moins dans les grandes lignes, le cercle des contribuables, l'objet et la base de calcul de cette contribution. Sur ces points, la norme de délégation doit être suffisamment précise. Dès lors que la taxe pour véhicule automobile et bateau est due par les détenteurs sans contre-prestation de l'Etat, il s'agit bien d'un impôt, auquel s'appliquent les exigences légales ci-avant.

La base légale formelle sur laquelle le prélèvement de l'impôt repose doit donc se prononcer sur tous les éléments essentiels de l'imposition, c'est-à-dire, dans les grandes lignes, sur le cercle des contribuables, l'objet, la base de calcul de l'impôt et le barème d'imposition. Or, la LTVB en vigueur définit le cercle des contribuables, les exonérations et la période déterminante (art. 1 à 4) ainsi que les principes généraux de perception (art. 6). Par contre, elle laisse au Conseil d'Etat la compétence de fixer les montants et de définir les rabais. Une telle délégation ne répond pas aux exigences de légalité posée en matière d'impôt.

1.1.3 Réponses aux motions et postulat

Entre 2018 et 2019, trois interventions parlementaires qui demandent une révision de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux ont été [seront] transmises au Conseil d'Etat.

La première est le *postulat Pierre Volet – Pour une taxe raisonnable et concurrentielle*, qui demande au Conseil d'Etat de procéder à la réduction linéaire de 40 % de la taxe (impôt) actuelle de tous les véhicules immatriculés dans notre canton.

La deuxième est la *motion Sabine Glauser Krug – Taxe sur les moteurs de bateaux destinés à la pêche professionnelle* qui demande au Conseil d'Etat la modification de la loi sur les taxes des véhicules et des bateaux visant à mettre en place une taxation différenciée sur les bateaux de plaisance et les bateaux destinés à la pêche professionnelle ; un montant raisonnable pour cette dernière catégorie doit être proposé.

La troisième est la *motion Arnaud Bouverat – Taxe automobile : stop à la taxation de la mobilité réduite* qui demande de modifier la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) dans le but d'exonérer partiellement ou totalement selon les cas, les proches-aidants devant recourir à un véhicule adapté pour le transport privé de personnes à mobilité réduite.

1.2 Contexte environnemental

1.2.1 Fédéral

Prescriptions concernant les émissions de CO2 pour les voitures de tourisme nouvellement immatriculées

A l'instar de l'Union Européenne, la Suisse a introduit en juillet 2012 des prescriptions concernant les émissions de CO2 des voitures de tourisme neuves. Depuis 2015, les émissions des voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse ne doivent en moyenne pas dépasser 130 g de CO2 par km. À compter de 2020 – dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050 – cette valeur cible passe à 95 grammes de CO2 par kilomètre. En outre, des prescriptions sont également introduites pour les émissions de CO2 des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers. Ces derniers doivent respecter une valeur cible de 147 grammes de CO2 par kilomètre (Art. 10 de la loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO2, Loi sur le CO2 ; RS 641.71)

Feuille de route pour la mobilité électrique

Les véhicules électriques jouent un rôle-clé en faveur d'une mobilité moderne et porteuse d'avenir. Ils contribuent largement à la réalisation des objectifs énergétiques et climatiques de la Suisse. Dans ce cadre, les acteurs et les parties prenantes des secteurs de l'automobile, de l'électricité, de l'immobilier et des flottes automobiles ainsi que leurs fédérations, de même que des représentants de la Confédération, des cantons, des villes et des communes ont pris part à l'élaboration de la feuille de route en proposant leurs propres mesures. Le 18 décembre 2018, la signature de la feuille de route pour la mobilité électrique 2022 à Berne a marqué le coup d'envoi de la mise en œuvre des mesures correspondantes dans les années à venir.

Cette feuille de route vise à porter à 15 % d'ici 2022, la part des véhicules dits « rechargeables » (véhicules 100 % électriques et véhicules hybrides rechargeables) dans les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme.

1.2.2 Cantonal

Plan des mesures OPAIR de l'agglomération Lausanne-Morges

Ce plan, adopté par le Conseil d'Etat le 6 février 2019, a pour objectif de réduire les niveaux de pollution de l'air au-dessous des valeurs limites. Son périmètre d'action couvre le territoire de 26 communes participant au périmètre compact du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges et les pôles fonctionnels de la zone industrielle d'Aclens – Vufflens-la-Ville et de Littoral Parc. Il est composé de 25 mesures couvrant les thématiques de l'aménagement du territoire, de la mobilité, de l'énergie, des industries et de l'artisanat, de la logistique et de la communication. L'une des thématiques prédominantes est la mobilité qui est la principale source de polluants atmosphériques.

Elle a donc fait l'objet de 9 mesures, dont la mesure M0-9 – *Véhicules à hautes performances énergétiques et écologiques*. Cette mesure prévoit, en substitution aux automobiles actuelles, que les véhicules à hautes performances énergétiques et à faibles émissions doivent être privilégiés. La mesure consiste donc à inciter l'achat de véhicules peu polluants. Dans ce cadre, il est prévu que le service cantonal en charge des automobiles incite l'achat de véhicules peu polluants par une taxe des véhicules automobiles légers et lourds adaptée à l'état de la technique. Selon ce plan, il convient de prendre en compte, directement ou indirectement, des émissions de polluants atmosphériques lors de la prochaine révision des critères de calcul de la taxe automobile.

Plan Climat vaudois

L'établissement d'un plan climat cantonal constitue un objectif du programme de législature 2017-2022 et repose sur la nécessité pour le canton d'assumer sa responsabilité climatique. L'élaboration de ce plan s'inscrit dans le prolongement de la politique climatique fédérale, qui s'aligne sur les objectifs de l'Accord de Paris, notamment celui de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète en dessous de 2° C.

Les enjeux climatiques concernent de nombreux domaines, tels que l'agriculture, la santé, l'énergie, la mobilité, ou la biodiversité. Pour y répondre de manière circonstanciée, le Conseil d'Etat vaudois a préparé un plan climat cantonal, dont l'objectif consistera à mobiliser l'ensemble des forces autour d'une démarche cohérente, transversale et durable sur trois axes thématiques :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- s'adapter aux changements climatiques ;
- documenter les changements climatiques.

Certaines mesures de ce plan climat vaudois, en cours d'élaboration, concernent la taxe sur les véhicules automobiles, notamment :

- mesures incitatives au niveau de la taxe des véhicules automobiles en fonction des émissions de CO₂, dans le but d'atteindre l'engagement de la Suisse – dans le cadre des Accords de Paris – de ramener à zéro ses émissions de gaz à effets de serre d'ici 2050 ;
- incitations financières au recours à la voiture électrique à travers la taxe automobile.

Urgence climatique

Le 19 mars 2019, le Grand Conseil a déclaré l'urgence climatique en adoptant une résolution Laurent Miéville et consorts au nom du groupe Vert'libéral – Urgence climatique (19-RES-025). Par cette adoption, le Grand Conseil a reconnu la nécessité d'atténuer le changement climatique et ses graves conséquences comme une des tâches prioritaires et a décidé d'examiner l'impact sur le climat de tout objet à traiter.

Ces préoccupations sont partagés par le Conseil d'Etat qui porte une attention particulière à la composante climatique des projets qui concrétisent la mise en œuvre des diverses politiques publiques allant dans le sens du Plan Climat ci-dessus.

Conception cantonale de l'énergie (CoCEn)

La Conception cantonale de l'énergie (CoCEn), document stratégique par lequel le Conseil d'Etat pose les bases de la politique énergétique qu'il entend développer. Elle vise à définir la vision à long terme, les objectifs et les champs d'actions prioritaires à engager pour répondre aux défis posés par la transition énergétique et la sécurité d'approvisionnement énergétique. Son but est notamment de permettre d'atteindre les objectifs énergétiques et climatiques fixés par le programme de législature.

Le périmètre d'action de la politique énergétique concerne avant tout la problématique du mode de propulsion des véhicules, dans un double objectif d'efficacité énergétique et d'utilisation d'énergie renouvelable. Dans l'immédiat, les domaines d'intervention prioritaires sont donc l'assainissement du parc automobile vaudois par l'hybridation et le développement de la mobilité électrique, tout en restant attentif aux développements dans le domaine des biocarburants et des carburants synthétiques liquides ou gazeux. Dans ce cadre, l'introduction de système de bonus-malus dans la taxe automobile cantonale est considérée comme un levier d'action de cette conception cantonale de l'énergie.

2. AVANT-PROJET

2.1 Eléments principaux

- 1) Pour répondre aux exigences légales qui s'appliquent à toutes les contributions publiques (cf. point 1.1.2 ci-dessus), l'AP-LTVB se prononce sur le cercle des contribuables (art. 1 al. 2 et 3), l'objet et la base de calcul de l'impôt (art. 1 al. 1, 6 et 8) et le barème d'imposition (annexe). Il définit clairement les bases de calcul des rabais et malus et délègue la compétence au Conseil d'Etat de fixer les taux des rabais en fonction des critères définis dans la loi. L'objectif de cette délégation est de permettre une adaptation rapide des dits rabais en fonction des évolutions technologiques et des respects des objectifs de la Confédération et du Canton en matière d'environnement et de mobilité. Cet avant-projet introduit également les barèmes dans une annexe qui fixe ainsi les montants dans la loi. Cette annexe reprend la plupart des tarifs qui figurent actuellement dans le règlement du 21 décembre 2005 fixant la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (RTVB) : seuls la limite de poids et le tarif de la puissance dès 100 kW sont adaptés et la taxe de base des véhicules automobiles de transport légers est supprimée.
- 2) Les critères du poids total et de la puissance en kilowatts pour calculer la taxe sur les véhicules automobiles légers sont formellement introduits dans l'AP-LTVB, ce qui permettra d'avoir une disposition légale applicable et de ne plus se baser sur une disposition transitoire, qui n'a pas pour objectif d'être pérenne. En effet, le calcul de la taxe se fonde sur ces critères en application de la disposition transitoire de l'art. 10 al. 2 LTVB, qui prévoit que « *le Conseil d'Etat effectue le calcul de la taxe, conformément à l'article 6, en fonction du poids total et de la puissance en kilowatts tant qu'il ne dispose pas du taux d'émission de CO2 pour le 90% du parc des véhicules automobiles* ». Or, cette limite de 90% fixée par la loi n'est pas atteinte ; actuellement, les taux d'émissions de CO2 sont connus pour moins de 80% du parc de tous les véhicules automobiles immatriculés dans notre canton. A ce sujet, il est judicieux de préciser que de nombreux véhicules composant le parc de notre canton (camions, machines de travail, tracteurs, etc.) ne disposent pas d'information sur leurs taux d'émissions de CO2 et que ce taux de 90% ne pourra donc pas être atteint.
- 3) L'AP-LTVB contient des dispositions visant à inciter l'achat de véhicules peu polluants et de véhicules électrique :
 - a. exonération des véhicules électriques : les véhicules à motorisation uniquement électrique pourront être exonérés de la taxe par le Conseil d'Etat. Le projet de règlement fixera que ces véhicules électriques seront exonérés pendant 24 mois dès la première mise en circulation. Les véhicules électriques immatriculés avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi pourront bénéficier de l'exonération pour la durée restante des 24 mois ;
 - b. rabais progressif pour les véhicules peu polluants : le Conseil d'Etat introduira, conformément à l'art. 7 al. 1 AP-LTVB, des rabais progressifs liés aux émissions de CO2. Il y aura ainsi, au moment de l'entrée en vigueur, des rabais différenciés entre les véhicules émettant moins de 95 grammes de CO2 (principalement les véhicules électriques), les véhicules émettant entre 95 et 100 grammes et ceux émettant entre 101 et 119 grammes de CO2 par kilomètre ;
 - c. malus pour les véhicules les plus polluants : des malus pour les véhicules automobiles légers sont introduits dans l'AP-LTVB. Ces malus serviront à financer des politiques publiques liées à l'environnement. Dans un premier temps, de tels malus seront introduits, par paliers, pour les véhicules émettant 150 grammes et plus de de CO2 par kilomètre.

Il convient de préciser ici que les limites d'émissions de CO2 fixées pour les rabais et malus dans cet avant-projet sont basées sur les émissions de CO2 fixées dans les fiches d'homologation conformément à la procédure d'essai NEDC en vigueur jusqu'au 31 décembre 2020. Dès lors que cette procédure d'essai sera remplacée par le cycle WLTP dès le 1^{er} janvier 2021 et que cela entraînera une augmentation des valeurs d'émissions de CO2, les limites des rabais et des malus seront réexaminées.

Cela étant, malgré la mesure M0-9 du plan des mesures OPair, qui prévoit de prendre en compte, directement ou indirectement, les émissions de polluants atmosphériques (oxydes d'azote, particules fines ou ozone) lors de la prochaine révision de la taxe automobile, seules les émissions de CO2 des véhicules automobiles légers sont retenues dans l'AP-LTVB. En effet, il n'existe pas de données techniques des véhicules qui mentionnent ces différents polluants atmosphériques. Il n'est donc pas

possible de se baser sur des données non connues pour fixer des rabais d'incitation à la réduction des émissions nocives.

Par ailleurs, le rabais de 50% accordé actuellement aux véhicules diesel équipés d'un filtre à particules et immatriculés avant le 1^{er} janvier 2014 (art. 5 al. 3 RTVB) n'est pas repris dans l'AP-LTVB. En effet, au vu des impacts écologiques de ce type de véhicules, un tel rabais – qui correspond au rabais qui sera accordé pour les véhicules émettant entre 95 et 100 grammes de CO₂ par kilomètre – ne peut plus être admis.

- 4) Pour répondre aux différents postulat et motions, les éléments suivants sont introduits dans l'avant-projet :
- a. rabais de flotte : le Conseil d'Etat fixe un rabais pour les entreprises qui disposent d'un grand parc de véhicules immatriculés sur le canton de Vaud. Ce rabais, fixé en pourcent du montant acquitté sur la période précédente, sera restitué au début de la période fiscale suivante et permettra d'avoir une taxe concurrentielle pour les entreprises situées sur le territoire vaudois. Le projet de règlement prévoit un taux de 20% dès 5 véhicules. Cette limite a été fixée en tenant compte notamment de la définition de « flotte de véhicules » des assurances, qui fixent en principe à 5 le nombre nécessaire ;
 - b. suppression de la taxe de base de 40 fr. pour les véhicules automobiles légers : cette suppression entraînera une baisse de la taxe de base – sans malus et sans bonus – de tous les détenteurs de tels véhicules ;
 - c. taxe forfaitaire pour les pêcheurs professionnels : l'AP-LTVB fixe que la taxe des bateaux des pêcheurs professionnels est au forfait. Un montant de 50 fr. est introduit dans l'annexe ;
 - d. exonération partielle des véhicules automobiles appartenant à des personnes ayant à charge une personne infirme : compte tenu des investissements relatifs à l'acquisition d'un véhicule particulier, les personnes qui ont à charge une personne infirme pourront bénéficier d'une exonération partielle de la taxe. Cette exonération sera fixée à 50% dans le règlement.

2.2 Commentaires article par article

Chapitre I – Principes généraux

Art. 1 Champ d'application

Cet article fixe l'objet de l'impôt et le cercle des contribuables.

Une taxe est perçue par la détentrice ou le détenteur pour tout véhicule immatriculé dans le canton. Dès que le véhicule n'est plus immatriculé, la taxe n'est plus due.

Une taxe est également perçue par la personne titulaire de plaques professionnelles dès la délivrance du permis de circulation collectif ; la taxe n'est plus due dès l'annulation de ce permis.

Art. 2 Taxation

Cet article reprend l'article 2 de la loi en vigueur. Les articles 8 et 9 – concernant la taxe sur les cyclomoteurs et sur les bateaux – sont également introduits dans ce nouvel article. La loi dispose ainsi d'un article complet relatif aux modalités de taxation des différents types de véhicules.

Les barèmes fixant le montant de la taxe se trouvant désormais en annexe de la loi, un renvoi spécifique est introduit à l'alinéa 6.

Art. 3 Encaissement et frais

Un article spécifique, repris de l'article 3 du règlement en vigueur, est introduit dans la loi pour préciser la manière dont la taxe est perçue.

Formellement, l'AP-LTVB fixe la compétence du Service des automobiles et de la navigation (SAN) de percevoir la taxe.

Art. 4 Exonération

Les cas d'exonération figurant à l'article 3 de la loi actuelle sont repris en substance. Toutefois, des nouvelles exonérations sont intégrées, à savoir :

- véhicules des communes et des établissements autonomes de droit public (ex : Etablissement cantonal d'assurance – ECA, Université de Lausanne – UNIL, etc.) : les véhicules de ces entités bénéficient déjà, pour la plupart, d'une exonération dès lors qu'ils sont soit affectés à des services gratuits d'utilité publique soit que les entités sont considérées comme des services de l'Etat. Il s'agit d'une part de formaliser cette pratique et d'autre part de simplifier la gestion du parc de véhicules des communes. En effet, la notion « d'affectation à des services gratuits d'utilité publique » présente parfois des différends dans son interprétation ;
- véhicules, y compris bateaux, des services de défense incendie et de secours : actuellement, la loi mentionne « les véhicules destinés uniquement à la défense contre l'incendie ». Or, cette notion n'est plus adaptée dès lors qu'il n'existe qu'un nombre très restreint de véhicules destinés uniquement à la défense contre l'incendie dans les Services de défense incendie et de secours. Ces véhicules bénéficient d'ailleurs déjà de l'exonération par analogie ;
- véhicules appartenant à des personnes ayant à charge des personnes infirmes : actuellement, seules les personnes infirmes et indigentes, respectivement les personnes indigentes qui ont à charge une personne infirme, peuvent bénéficier d'une exonération. Or, les personnes qui ont à charge une personne infirme sont tenues d'acquérir des véhicules bien plus grands, plus lourds et malheureusement souvent plus polluants qu'un véhicule normal ; elles pourraient donc être amenées à payer des taxes plus élevées avec l'AP-LTVB. Ainsi, les personnes – indigentes ou non – qui ont à charge une personne infirme pourront bénéficier d'une exonération – totale ou partielle – de la taxe ;
- voiture de tourisme à motorisation uniquement électrique : cette exonération a pour objectif d'inciter l'acquisition de véhicules électriques telle que prévu par la feuille de route de la Confédération du 18 décembre 2018 sur la mobilité électrique. Le Conseil d'Etat sera chargé de fixer la durée d'exonération en fonction de l'atteinte des objectifs. A l'entrée en vigueur de la loi, une durée d'exonération de 24 mois sera prévue dans le règlement.

Art. 5 Plaques interchangeables

La loi en vigueur prévoit que lorsque deux véhicules du même genre sont immatriculés sous le même numéro de plaques, la taxe est perçue en totalité sur le véhicule soumis à la taxe la plus élevée et à 20% sur la taxe du deuxième véhicule.

Or, dès lors qu'un seul véhicule peut circuler sur la voie publique à la fois et que cette forme de double imposition mécontente les détenteurs et détenteurs, il est proposé de supprimer cette double taxation et de ne prélever la taxe que sur le véhicule soumis à la taxe la plus élevée. Cette pratique est en vigueur dans la grande majorité des autres cantons. De plus, cette suppression éliminera aussi les difficultés de taxation lorsque plus de deux véhicules (voitures automobiles de travail, remorques et véhicules vétérans) sont immatriculés en plaques interchangeables conformément aux dispositions de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV ; RS 741.31).

Chapitre II – Taxe sur les véhicules automobiles et les remorques

Art. 6 Calcul

Dans l'avant-projet, pour plus de clarté, il est proposé d'introduire un seul article relatif au calcul de la taxe. Actuellement, le calcul de la taxe se trouve aux articles 6 et 8 de la loi ainsi que dans le règlement qui précise toutes les taxes qui sont calculées au forfait.

Conformément aux exigences juridiques, la base de calcul de la contribution doit figurer dans la loi, au moins dans les grandes lignes. Ainsi, les bases précises et le mode de calcul – qui se trouvent actuellement dans le règlement – sont ajoutés dans l'avant-projet. Ces dispositions restent toutefois simples dès lors que les montants et détails sont fixés dans l'annexe.

Dès lors que la disposition de l'art. 6 al. 1 let. a LTVB n'est pas applicable (cf. points 1.1.1 et 2.1 ci-dessus), l'avant-projet reprend la méthode de calcul effectivement appliquée actuellement, à savoir que la taxe doit être déterminée en fonction du poids total en kilogramme (kg) et de la puissance en kilowatt (kW) pour les véhicules automobiles de transports légers (jusqu'à 3500kg). Ces deux éléments sont connus pour tous les types de véhicules automobiles légers de transport, contrairement aux taux d'émissions de CO2.

En revanche, le montant fixe de 40 fr. est supprimé, ce qui diminue la taxe de base – calculée à 100% sans rabais ou malus incitatif – pour chaque véhicule. De plus, et afin de tenir compte de l'impact écologique des véhicules plus lourds et plus puissants, sans pour autant taxer les véhicules « familiaux » de manière excessive, la limite de poids et le montant pour chaque kW supplémentaire (à 100kW) sont augmentés.

Les taux d'émissions de CO2 seront utilisés pour déterminer les montants des rabais et des malus des véhicules automobiles d'un poids total jusqu'à 3500 kg. Ces taux d'émissions sont connus pour une grande partie de ce type de véhicule : seuls les véhicules vétérans et des véhicules importés directement n'en disposent pas. Ces rabais et malus, appliqués sur la taxe de base calculée en fonction du poids total et de la puissance, ont des objectifs incitatifs et sont décrits ci-dessous (art. 7)

Enfin, l'avant-projet fixe que la taxe des véhicules des sociétés de location est perçue de manière forfaitaire. Il s'agit là de légaliser une pratique qui a lieu depuis des années et qui permet aux sociétés de location vaudoises – qui sont détentrices de plus de 30 véhicules – de signer un contrat avec le SAN. Fortement inspirée de la réglementation introduite par l'OFROU et l'asa (association suisse des services automobiles) pour les sociétés de location immatriculant plus de 300 véhicules, ce contrat fixe les modalités de la facturation forfaitaire des émoluments relatifs à la mise en circulation d'un ensemble de véhicules destinés uniquement à être loués et le montant de la taxe forfaitaire. Eu égard aux nombreuses mutations liées à ce secteur d'activités particuliers, il s'agit d'une simplification administrative importante non seulement pour le SAN mais aussi pour les sociétés. Conformément aux dits contrats, les sociétés de location gèrent les nombreuses mutations sur leurs véhicules de manière autonome.

Art. 7 Rabais et majoration

Les bases de calcul du rabais d'incitation à la réduction des émissions nocives sur la taxe des véhicules automobiles, à savoir d'une part les émissions de grammes de CO2 par kilomètre et d'autre part les normes EURO, sont introduites formellement dans cet article (alinéas 1et 3). Actuellement, ces rabais se trouvent dans le règlement.

Avec l'objectif d'inciter l'achat de véhicules peu polluants, il est également proposé d'introduire des majorations pour les véhicules très polluants (alinéa 2). Le montant de ce malus servira à financer des politiques publiques en lien avec l'environnement, notamment des mesures du plan climat vaudois sur la mobilité.

La compétence de fixer les paliers des rabais et des majorations est laissée au Conseil d'Etat ; une telle délégation de compétence permet en effet une plus grande réactivité pour suivre les évolutions techniques et répondre aux objectifs de la Confédération et du Canton. Ainsi, les différentes limites fixées à l'entrée en vigueur de la loi révisée pourront être adaptées par le Conseil d'Etat en fonction de l'évolution du parc et des objectifs de la Confédération et du Canton.

Dans un premier temps, les rabais progressifs mis en place concerneront les véhicules émettant moins de 120 grammes de CO2 par km avec des paliers à moins de 95, entre 95 et 100 et entre 101 et 119. Les majorations seront fixées pour les véhicules émettant plus de 150 grammes de CO2 par kilomètre, avec des paliers entre 150 et 179, entre 180 et 199 et à 200 grammes et plus. Les véhicules ne disposant d'aucune information sur le taux d'émissions de CO2 auront une majoration de 10%.

Enfin, pour répondre au postulat Volet, l'AP-LTVB introduit une possibilité de fixer un rabais pour les entreprises qui disposent d'un grand parc de véhicules immatriculés sur le canton de Vaud. Ce rabais, fixé en pourcent du montant acquitté sur la période précédente, est restitué au début de la période fiscale suivante. Ainsi, les entreprises qui disposent d'un parc important de véhicules (5 véhicules et plus selon l'avant-projet de règlement) et qui pourraient être préférentiellement traitées par rapport aux entreprises des cantons voisins verront leur taxe réduite (de 20% selon l'avant-projet de règlement). D'autres cantons prévoient des rabais pour les grands parcs de véhicules, notamment Neuchâtel et Berne : ceux-ci tiennent d'un certain montant acquitté sur la période précédente et octroi des rabais entre 10 et 25% si ce montant est supérieur à 50'000 fr. Cette manière d'octroyer des rabais n'a pas été retenue dans l'AP-LTVB car elle ne permet pas de répondre au postulat Volet et d'offrir un réel soutien aux petites et moyennes entreprises.

Chapitre III – Taxe sur les bateaux

Art. 8 Calcul

Par analogie aux véhicules automobiles, un article spécifique relatif au calcul de la taxe des bateaux est fixé à l'art. 8 AP-LTVB.

Hormis les nouvelles dispositions sur la taxe au forfait des bateaux des pêcheurs professionnels, cet article reprend les bases de calcul de l'article 16 du règlement. Les montants sont fixés dans l'annexe.

Art. 9 Rabais

Cet article reprend l'article 16 al. 1 let. d RTVB concernant les bateaux mus par des moteurs électriques. La compétence de fixer ce rabais est déléguée au Conseil d'Etat dans l'art. 9 AP-LTVB. Le taux de rabais sera fixé par analogie aux véhicules automobiles à motorisation uniquement électrique. La feuille de route sur la mobilité électrique ne concernant que les véhicules automobiles, il n'est pas prévu d'exonérer de la taxe les bateaux à motorisation uniquement électrique dans un premier temps.

Chapitre IV – Dispositions transitoires et finales

Art. 10 Dispositions transitoires de l'AP-LTVB

Les véhicules électriques, immatriculés avant l'entrée en vigueur de l'AP-LTVB, bénéficieront de l'exonération pour la durée restante entre la durée d'immatriculation et la durée d'exonération fixée par le Conseil d'Etat.

Art. 11 Abrogation

Pas de commentaire particulier.

Art. 12 Entrée en vigueur

Pas de commentaire particulier.

Annexe

Les barèmes d'imposition et tarifs, correspondant pour la majorité à ceux qui se trouvent actuellement dans le RTVB, sont fixés dans l'annexe.

Afin de tenir compte de l'impact écologique des véhicules plus lourds et plus puissants, sans pour autant taxer les véhicules « familiaux » de manière excessive, la limite de poids fixée à 2'000 kg est augmentée à 2'500 kg pour le premier tarif de taxe selon le poids et le montant pour chaque kW supplémentaire (à 100kW) de la taxe selon la puissance est augmenté à 3 fr. 50 (au lieu de 3 fr.).

La nouvelle taxe au forfait – de 50 fr. – pour les bateaux des pêcheurs professionnels est ajoutée.

2.3 Comparatif entre différents cantons pour les véhicules les plus vendus

Marque et modèle de véhicule	Emissions de CO2 en	Puissance en kW	Poids total en kg	Vaud		Taxes autres cantons									
				Actuel	Projet	FR	NE	GE	VS	JU	BE	ZH	AG	BS	BL
BMW 440i xDrive	174	240	2'245	1'033.50	1'078.00	730.00	619.00	1'474.50	400.00	712.00	489.90	668.00	420.00	507.15	928.00
BMW M850i xDrive	221	390	2'395	1'528.50	1'810.30	995.00	807.00	4'191.75	561.00	750.00	516.50	1'118.00	588.00	603.60	970.00
Citroën C4 SpaceTourer **	117	96	1'970	527.50	365.60	387.00	391.00	159.75	168.00	638.30	440.20	229.00	204.00	390.95	551.00
Dacia Sandero 90	125	66	1'538	402.70	362.70	352.00	423.00	220.50	145.00	510.00	351.05	169.00	180.00	342.50	430.00
Fiat Panda TwinAir 4x4	131	62.5	1'585	402.70	362.70	369.00	447.00	220.50	145.00	525.00	360.75	169.00	180.00	357.10	519.00
Renault Kangoo cDi115	131	85	2'100	541.40	485.00	440.00	447.00	309.50	211.50	673.00	464.15	298.00	228.00	408.35	411.00
Renault Zoe *	0	100	1'988	25.00	49.80	387.00	235.00	170.75	160.00	322.15	88.80	0.00	180.00	100.00	256.00
Seat Alhambra 2.0TDI **	168	130	2'590	807.00	742.30	516.00	595.00	528.50	269.00	799.00	551.15	578.00	300.00	530.05	1'025.00
Skoda Fabia 1.0 TSI	106	81	1'620	111.20	303.70	0.00	347.00	126.75	145.00	534.00	367.95	199.00	180.00	325.85	453.00
Skoda Octavia 2.0 TDI **	129	110	2'086	595.80	547.90	492.00	439.00	396.50	269.00	670.00	461.65	338.00	300.00	402.65	584.00
Tesla Model 3 *	0	340	2'305	25.00	138.50	0.00	235.00	0.00	160.00	364.00	100.10	0.00	420.00	121.90	345.00
VW Golf 7 1.0 TSI	109	85	1'780	119.20	327.70	352.00	359.00	137.75	145.00	581.00	401.00	199.00	180.00	338.15	498.00
VW Tiguan 2.0 TSI 4M	161	140	2'250	735.00	711.30	516.00	567.00	594.50	269.00	712.00	490.80	458.00	300.00	476.35	930.00
VW Touran 1.5TSI **	130	110	2'250	645.00	572.50	462.00	443.00	396.50	211.50	712.00	490.80	418.00	252.00	413.00	705.00

* voiture électrique

** voiture "familiale"

2.4 Résultats de la procédure de consultation

[Ici seront décrits les résultats de la consultation]

3. RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT

3.1 Rapport du Conseil d'Etat au Postulat Pierre Volet et consorts - Pour une taxe raisonnable et concurrentielle (19_POS_145)

Le postulat était à l'origine la motion Pierre Volet et consorts - Pour une taxe raisonnable et concurrentielle (18_MOT_021). Cette motion, au vu du rapport de commission, a été transformée en postulat lors de séance du Grand Conseil du 28 mai 2019.

3.1.1 Rappel du Postulat

Le motionnaire/postulant demande une baisse linéaire de 40 % de la taxe des véhicules.

Dans notre canton, les véhicules immatriculés sont très fortement taxés en comparaison avec d'autres cantons suisses. Dans le Valais par exemple, ces taxes (impôts) sont moins chères de 50 % que dans le canton de Vaud. Dans le canton de Fribourg, ces mêmes taxes sont 30 % plus économiques que dans notre canton.

Il s'agit là d'un impôt. Cet impôt n'est pas affecté au Service des automobiles, ni aux routes, mais va directement à la caisse générale du canton. Il en résulte, pour les citoyens de notre canton et pour les entreprises, une certaine distorsion, voire une concurrence déloyale de la part des entreprises qui ont des véhicules immatriculés dans d'autres cantons.

Notre canton fait partie de ceux dont l'imposition est la plus élevée en Suisse à tous niveaux. En réduisant la taxe sur les véhicules, on donnerait à une très large partie de la population cantonale un allègement fiscal non négligeable. Cette mesure permettrait, entre autres, d'atténuer les hausses que nos contribuables ont subies ces dernières années.

Pour ces raisons, je demande au Conseil d'Etat de procéder à la réduction linéaire de 40 % de la taxe (impôt) actuelle de tous les véhicules immatriculés dans notre canton.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures.

(Signé) Pierre Volet
et 67 cosignataires

Lettre d'accompagnement

Chers collègues,

Suite à ma proposition de motion, vous m'avez demandé de mieux étayer mes propos en discutant avec quelques collègues. C'est ce que j'ai fait et voici les arguments qui en découlent :

- Pourquoi ne faut-il pas toucher les tarifs actuels de ces taxes ? Car ceux-ci ont été élaborés avec des critères écologiques tels que motorisation, puissance, poids total, émissions de CO2, 1ère mise en circulation et bonus ; s'ils sont acceptés par tous les acteurs actuels et si on venait à changer d'échelle, cela créerait une administration inutile.*
- Plus de 550'000 véhicules sont immatriculés dans notre canton ; autant de contribuables bénéficieraient d'une baisse d'impôt. Une large partie de notre population serait ainsi touchée, grâce à cette baisse d'impôt.*
- Une taxe annuelle (impôt) de 245 millions de francs est encaissée actuellement dans le canton.*
- Nous voulons un canton concurrentiel et cela faciliterait le transport de gravier vaudois vis-à-vis d'autres cantons ou de la France.*
- Pour nos entreprises du bâtiment, on pourrait être plus concurrentiel avec nos voisins, qui eux se déplacent énormément pour venir travailler dans notre canton et par la force des choses : moins de déplacement = moins de pollution et de bouchons.*
- Pour les citoyens qui font des immatriculations dans d'autres cantons car plus économiques, rapatrient leur taxe sur le canton.*
- Les taxes du canton de Vaud sont dans les plus élevées de Suisse.*
- Tous les milieux économiques confirment que les contribuables vaudois paient le plus d'impôts et de taxes en tous genres. C'est le moment de faire quelque chose pour nos citoyens.*

3.1.2 Rapport du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat estime qu'une baisse linéaire de 40% de la taxe automobile du canton de Vaud ne peut pas être admise dès lors que celle-ci entraînerait – selon les chiffres 2018 – une perte financière de l'ordre de 98,09 millions de francs pour l'Etat et qu'un tel manquement aurait des conséquences importantes sur le budget de

l'Etat, ce qui prêterait d'autres projets (rénovation de route, etc.). De plus, une telle baisse appliquée à tous les citoyens ne répond clairement pas au programme de législature qui a pour objectif une réduction des émissions de CO2 et une adaptation de la mobilité ; en effet cela favoriserait la mobilité automobile. En revanche, le Conseil d'Etat propose de supprimer le montant de la taxe de base de 40 fr. appliquée à tous les véhicules automobiles de transports légers.

Cela étant, il peut admettre que les taxes automobiles peuvent pénaliser les entreprises vaudoises par rapport aux entreprises d'autres cantons, dont la taxe peut être moins élevée ; il reconnaît donc un certain manque de concurrence possible.

Afin de remédier à cette problématique, le Conseil d'Etat propose donc d'introduire – dans la loi – la possibilité de fixer un rabais de flotte pour les entreprises et artisans basés dans le canton. Ainsi, l'art. 7 al. 5 AP-LTVB dispose que le Conseil d'Etat « peut fixer un rabais pour les entreprises qui disposent d'un grand parc de véhicules immatriculés sur le canton de Vaud. Ce rabais, fixé en pourcent du montant acquitté sur la période précédente, est restitué au début de la période fiscale suivante ».

3.2 Rapport du Conseil d'Etat sur la motion Sabine Glauser Krug et consorts - Taxe sur les moteurs de bateaux destinés à la pêche professionnelle (18_MOT_045)

3.2.1 Rappel de la motion

A travers sa réponse à l'interpellation « Pour que la concurrence des taxes ne coule pas les pêcheurs vaudois », le Conseil d'Etat a confirmé qu'il existait une différence importante des taxes sur les bateaux à moteur des pêcheurs professionnels entre le canton de Vaud et les cantons partageant les mêmes lacs.

On constate que la taxation des cantons de Fribourg, du Valais et de Neuchâtel prévoit des montants différenciés entre les bateaux destinés à la pêche professionnelle et les bateaux de plaisance. Cette manière de faire permet de proposer des taxes nettement moins élevées en faveur des pêcheurs professionnels.

Avant la modification de la Loi sur les taxes des véhicules et des bateaux (LTVB), le 1er novembre 2005, les pêcheurs professionnels vaudois bénéficiaient de ristournes. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat indique que la LTVB actuelle ne permet plus ni de reverser des ristournes ni de proposer une taxation différenciée. Il met certes en évidence les mesures prises par le canton qui profitent aux pêcheurs vaudois, telles que des opérations d'élevage et de repeuplement piscicole ou le maintien et l'amélioration de l'habitat naturel du poisson. Toutefois, ces mesures entrant parfaitement dans une action en faveur de l'environnement se font conjointement avec les autres cantons et ne peuvent pas justifier la différence de taxation.

C'est pourquoi nous demandons au Conseil d'Etat de proposer une modification de la Loi sur les taxes des véhicules et des bateaux visant à mettre en place une taxation différenciée sur les bateaux de plaisance et les bateaux destinés à la pêche professionnelle et de proposer un montant raisonnable pour cette dernière catégorie.

De cette manière, nous aurions une égalité de traitement pour les pêcheurs de nos lacs, à l'instar de la taxation imposée aux pêcheurs valaisans, neuchâtelois et fribourgeois.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Sabine Glauser Krug
et 42 cosignataires*

3.2.2 Rapport du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat est conscient des disparités actuelles concernant la taxe des bateaux des pêcheurs professionnels sur les lacs intercantonaux et estime qu'il est nécessaire d'aider cette filière si l'on souhaite sauvegarder le métier de pêcheur professionnel.

Ainsi, le Conseil d'Etat propose d'introduire une taxe au forfait pour les bateaux des pêcheurs professionnels (art. 8 al. 3 let. b AP-LTVB). Ce forfait est fixé à 50 fr. (ch. 13 let. c de l'annexe). Ce montant correspond plus ou moins aux montants forfaitaires des cantons voisins de Neuchâtel (100 fr.) et de Fribourg (48.50 fr.).

3.3 Rapport du conseil d'Etat à la Motion Arnaud Bouverat – Taxe automobile : stop à la taxation de la mobilité réduite (19_MOT_101)

3.3.1 Rappel de la motion

Dans sa réponse à la motion Volet « Pour une taxe raisonnable et concurrentielle », le Conseil d'Etat a dit vouloir réviser la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) en visant des rabais ciblés pour les entreprises et travailler sur les critères écologiques plutôt que viser « la politique de l'arrosoir ». La motion a été transformée en postulat lors de la séance du Grand Conseil du 28 mai 2019.

Les deux axes prioritaires fixés par le Conseil d'Etat n'évoquent aucune préoccupation sociale par rapport à une taxe automobile qui tient insuffisamment compte de la situation financière et des obligations à disposer d'un véhicule de certain-e-s conductrices et conducteurs. La loi prévoit certes en son art. 3 que le département compétent a la faculté d'exonérer sur demande de tout ou partie [de la taxe les véhicules automobiles de personnes infirmes indigentes, mais ne dit rien quant à la situation des proches-aidants.

Par le passé, les proches-aidants ont bénéficié de quelques largesses de l'administration cantonale étendant l'exonération totale ou partielle, en tout cas lorsqu'ils avaient un enfant invalide et indigent. Depuis quelques années, l'administration cantonale applique la loi à la lettre et les proches-aidants doivent payer l'entier de la taxe. Ceci a incité certains parents à immatriculer le véhicule au nom de la personne à mobilité réduite lorsque le véhicule était dédié uniquement au transport de cette personne ; cette option est toutefois limitée à certaines situations.

Il convient de comprendre que les proches de personnes à mobilité réduite qui se déplacent en chaise roulante, sont tenus d'acquérir des véhicules bien plus grands, plus lourds et malheureusement polluants qu'un véhicule normal. Cette situation n'est aucunement un choix mais une obligation. Ils doivent donc non seulement déboursier plus d'argent que pour l'achat d'un véhicule ordinaire mais, en plus, ils se trouvent désormais davantage taxés en vertu de la LTVB. Alors que l'Etat veut soutenir davantage les proches-aidants d'un côté, il complique leur activité de l'autre. A noter que ces prestations de proches-aidants sont bien plus avantageuses pour l'Etat qu'un recours à des transports professionnels de personnes adaptés. A notre sens, l'application de critères écologiques ne doit pas se faire à l'encontre de personnes qui n'ont pas le choix de prendre d'autres véhicules.

Compte tenu de ce qui précède, les soussignés proposent de modifier la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) dans le but d'exonérer partiellement ou totalement selon les cas les proches-aidants devant recourir à un véhicule adapté pour le transport privé de personnes à mobilité réduite. Dans le cadre des critères écologiques que le Conseil d'Etat souhaite renforcer dans la loi, il convient ainsi de veiller aux conséquences sociales de ceux-ci.

Renvoi à une commission avec au moins 20 signatures

*(Signé) Arnaud Bouverat
et 39 cosignataires*

3.3.2 Rapport du Conseil d'Etat

Actuellement, l'art. 3 al. 2 let. b LTVB prévoit que le département compétent a la faculté d'exonérer sur demande, de tout ou partie, la taxe les véhicules automobiles de personnes infirmes indigentes. Sur cette base, le Département de la sécurité et de l'environnement (actuellement Département des institutions et du territoire) a édicté, le 15 décembre 2005, une Directive concernant l'exonération de la taxe automobile appartenant à des détenteurs infirmes indigents. Cette directive est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les notions d'infirmes et d'indigents figurent actuellement dans cette directive.

Conformément à ladite directive, un détenteur indigent ayant à charge une personne (enfant ou conjoint) infirme et pour lequel un véhicule automobile est indispensable peut également être exonéré de la taxe automobile. Le SAN exonère donc les véhicules des personnes indigentes qui ont à charge une personne infirme et qui doivent être en possession d'un véhicule automobile.

Sensible à l'argument du motionnaire selon lequel les proches aidants d'une personne infirme doivent non seulement déboursier plus d'argent pour l'achat d'un véhicule adapté que pour l'achat d'un véhicule ordinaire

mais aussi qu'ils pourraient se trouver davantage taxés en vertu du projet de loi dès lors que de tels véhicules peuvent être plus lourds et plus puissants que d'autres et émettre plus d'émissions de CO₂, le Conseil d'Etat répond à la motion en proposant d'introduire dans la loi la disposition suivante (art. 4 al. 2 let. b AP-LTVB) :

« 2 Peuvent être exonérés, sur demande, de tout ou partie de la taxe :

b. les véhicules automobiles appartenant à des personnes infirmes et indigentes ou à des personnes ayant à charge de personnes infirmes. »

Il fixera, dans son projet de règlement d'application, que :

- 1) le détenteur indigent qui a à charge une personne infirme peut aussi bénéficier de l'exonération totale ;
- 2) le détenteur, non indigent, qui a à charge une personne infirme peut bénéficier d'une exonération de 50% de la taxe s'il a dû acquérir un véhicule spécifique.

4. CONSÉQUENCES

4.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)

La loi du 1^{er} décembre 2005 sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux est abrogée et remplacée par l'avant-projet de loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux.

Le règlement du 21 décembre 2005 fixant la taxe des véhicules automobiles et des bateaux sera abrogé et un nouveau règlement d'application de la loi sera adopté.

4.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

Les conséquences financières évoquées dans ce chapitre ont été calculées sur la base du parc actuel et des données techniques disponibles pour les catégories concernées.

4.2.1 Adaptation du calcul de la taxe des véhicules automobiles de transport légers, selon le poids et la puissance, y compris suppression du montant fixe de la taxe de base à 40 fr. (art. 6 al. 1 let. a)

Le projet prévoit de supprimer la taxe de base de 40 fr. actuellement facturée à tous les détenteurs, d'adapter à 2'500 kilos la limite de poids et d'augmenter à 3 fr. 50 le tarif au kilowatt (kW) supplémentaire au-dessus de 100 kW. Ces modifications ont comme conséquence une diminution de 20'379'793 fr. de la taxe de base - taxe à 100% sans rabais ni malus incitatifs - de l'ensemble du parc des véhicules automobiles de transport légers. Ce montant brut est ensuite impacté par les diverses mesures proposées ci-après, à savoir l'introduction de rabais et malus (4.2.2 et 4.2.3) ainsi que la suppression du droit acquis sur les véhicules diesel équipés d'un filtre à particules (4.2.4), raison pour laquelle il ne se retrouve pas en tant que tel dans le tableau récapitulatif des effets financiers globaux ci-dessous (4.2.13).

4.2.2 Malus liés aux émissions de CO₂, selon la méthode de calcul de l'AP-LTVB (art. 7 al. 2)

Les véhicules émettant 150 grammes (gr) et plus de CO₂ par kilomètre (km) et les véhicules dont les émissions de CO₂ ne sont pas connues représentent un parc d'environ 250'863 véhicules. L'introduction de malus progressifs sur ces véhicules - en tenant compte de la proposition d'adaptation des tarifs de l'AP-LTVB (augmentation de la limite de poids à 2'500kg, de l'augmentation du tarif au kW supplémentaire à 100kW à 3 fr.50 et suppression de la taxe de base de 40 fr.) - aura pour effet une augmentation potentielle de la taxe facturée de 12'388'000 fr., répartie de la manière suivante :

<i>Malus liés aux émissions de CO₂, selon la méthode de calcul de l'AP-LTVB</i>	<i>Parc</i>	<i>Estimation du gain de taxe, par rapport à la taxe actuelle</i>
Véhicules émettant entre 150 et 179 gr de CO ₂ par km (5%)	108'583	1'366'000
Véhicules émettant 180 et 199 gr de CO ₂ par km (10%)	44'451	2'276'000
Véhicules émettant plus de 200 gr de CO ₂ par km (15%)	63'971	6'687'000
Véhicules dont les émissions de CO ₂ ne sont pas connues	33'858	2'059'000
TOTAUX	250'863	12'388'000

4.2.3 Introduction de rabais progressifs liés aux émissions de CO₂, selon la méthode de calcul de l'AP-LTVB (art. 7 al. 1)

Jusqu'ici, seuls les véhicules émettant moins de 120 gr de CO₂ par km bénéficient d'un rabais écologique de 75% ; les véhicules électriques sont taxés selon un forfait fixé à 25 fr. par véhicule. Selon le projet, tous les véhicules - y compris électriques - émettant moins de 95 gr de CO₂ par km bénéficieront d'un rabais de 90% de la taxe ; le rabais est de 50% pour les véhicules émettant entre 95 et 110 et de 25% pour les véhicules émettant entre 101 et 119. Les impacts suivants sont prévisibles, si l'on prend en compte la proposition d'adaptation des tarifs de l'AP-LTVB (augmentation de la limite de poids à 2'500kg, de l'augmentation du tarif au kW supplémentaire à 100kW à 3 fr.50 et suppression de la taxe de base de 40 fr.) :

<i>Rabais progressifs liés aux émissions de CO₂, selon la méthode de calcul de l'AP-LTVB</i>	<i>Parc</i>	<i>Estimation du manque à gagner (-) ou gain de taxe (+), par rapport à la taxe actuelle</i>
Véhicules émettant moins de 95 gr de CO ₂ par km, y compris véhicules électriques (90% de rabais)	9'261 <i>dont 1'323 électrique</i>	-512'000

Véhicules émettant entre 95 et 100 gr de CO2 par km (50% de rabais)	10'438	+ 827'000
Véhicules émettant entre 101 et 119 gr de CO2 par km (25% de rabais)	63'182	+ 12'140'000
TOTAUX	82'881	12'455'000

4.2.4 Suppression du rabais de 50% pour les véhicules diesel équipés d'un filtre à particules et immatriculés avant le 31 décembre 2013

Actuellement, il y a encore 29'444 véhicules diesel équipés d'un filtre à particules qui bénéficient du rabais de 50%. Si l'on tient compte de la proposition d'adaptation des tarifs de l'AP-LTVB (augmentation de la limite de poids à 2'500kg, de l'augmentation du tarif au kW supplémentaire à 100kW à 3 fr.50 et suppression de la taxe de base de 40 fr.) , l'augmentation de la taxe projetée pour ces véhicules peut-être estimée à 9'497'000 fr. Dans le tableau récapitulatif des effets financiers ci-dessous cet impact est inclus dans les diverses catégories de véhicules en fonction du niveau d'émission de CO2. L'impact de cette mesure devrait diminuer au fil des années et du retrait de la circulation des véhicules concernés sans toutefois pouvoir en mesurer l'ampleur et la vitesse.

4.2.5 Suppression de la double taxation des plaques interchangeables (art. 5)

Les véhicules en plaques interchangeables sont actuellement taxés selon la formule suivante : «la taxe est perçue en totalité sur le véhicule soumis à la taxe la plus élevée, celle du second véhicule étant réduite de quatre cinquièmes.» Les montants perçus sur les véhicules dont la taxe est réduite de quatre cinquièmes concernent un total d'environ 39'957 plaques couvrant 81'498 véhicules pour un total de taxe de 3'260'000 fr., chiffre qui ne sera plus facturé et représente ainsi une baisse des revenus de la taxe automobile.

4.2.6 Exonération des véhicules appartenant à des communes et à des établissements autonomes de droit public (art. 4 al. 1 let. a)

Jusqu'ici, les communes, associations intercommunales et assimilées pouvaient uniquement demander l'exonération des véhicules affectés à services gratuits d'utilité publique. Un total de 3'149 véhicules est ainsi exonéré tandis que 1'155 véhicules restent imposés pour un montant de 493'000 fr. Ce montant est à compter comme une baisse potentielle du montant de taxe facturé.

En ce qui concerne les établissements autonomes de droit public, c'est un total de 951 véhicules qui sont jusqu'ici exonérés tandis que 35 restent imposés pour un total de 23'000 fr., montant qu'il faudrait aussi compter comme manque à gagner potentiel.

Au total, ce sont 516'000 fr. qui ne seraient plus facturés.

4.2.7 Exonération des véhicules automobiles et des bateaux des services de défense incendie et de secours (art. 4 al. 1 let. b et c)

Actuellement, 292 véhicules des services du feu sont exonérés. Selon les nouvelles dispositions, 15 véhicules supplémentaires des services de défense incendie et de secours devraient être exonérés, pour un total de 7'000 fr. environ.

4.2.8 Exonération des voitures de tourisme à motorisation uniquement électrique (art. 4 al. 3)

Les véhicules entièrement électriques sont actuellement taxés selon un forfait de 25 fr.. Le manque à gagner est par conséquent calculé sur cette base et sur la croissance moyenne des nouveaux véhicules électriques immatriculés ces dernières années. Cette croissance moyenne est de 260 véhicules par année, ce qui représente – compte tenu d'une exonération de 24 mois pour toute nouvelle immatriculation – une baisse des taxes facturées de 13'000 fr. (260 x 25 fr. x 2) ou 6'500 fr. par année par rapport à la situation actuelle.

4.2.9 Exonération des véhicules des personnes ayant à charge une personne infirme (art. 4 al. 2 let. b)

Sur la base des macarons de parcage pour personne à mobilité réduite délivrés par le SAN, on peut estimer à 1'500 les personnes potentiellement concernées par cette exonération de 50% de la taxe. Il s'agit du nombre de détenteurs de macarons pour personnes à mobilité réduite qui ne possèdent pas de véhicules automobiles immatriculés à leur nom. Toutefois, compte tenu de l'absence de données centralisées sur les proches aidants ayant à charge une personne infirme, il se peut que ce nombre augmente si la personne concernée ne possède pas de macaron de parcage ou, par exemple, si deux parents – divorcés – ont à charge une même personne qui possède un seul macaron.

A ce stade, il est impossible de chiffrer de manière précise l'impact financier de cette mesure. Toutefois, nous estimons qu'un montant de 700'000 fr. peut être introduit dans le projet par prudence.

4.2.10 Introduction d'un rabais pour les entreprises qui disposent d'un grand parc de véhicule (art. 7 al. 5)

Le nombre de sociétés, disposant de la personnalité juridique ou inscrite au registre du commerce et détentrice de cinq véhicules et plus, est d'environ 4'320 pour un parc de 61'340 véhicules.

Le rabais de 20% sur les sociétés ayant plus de 5 véhicules immatriculés durant toute l'année représente un manque à gagner de taxe facturée qui se monte à 7'083'000 fr.

Simulation des impacts financiers pour certaines entreprises :

Société	Nombre de véhicules	Taxe totale facturée selon LTVB/RTVB actuels	Taxe totale selon projet révision LTVB/RTVB sans rabais flotte	Différence	Montant rabais flotte (20% si 5 vhc ou +)	Taxe totale selon projet révision LTVB/RTVB avec rabais flotte	Différence totale projet vs taxe actuelle	Commentaires
Société 1	133	100'309.70	103'778.90	3'469.20	20'755.75	83'023.15	-17'286.55	
Société 2	62	22'143.45	28'391.45	6'248.00	5'678.25	22'713.20	569.75	Dont des véhicules diesel qui perdent le rabais de 50%
Société 3	43	43'831.25	43'276.87	-554.39	8'655.35	34'621.52	-9'209.74	
Société 4	33	17'938.60	20'027.85	2'089.25	4'005.55	16'022.30	-1'916.30	
Société 5	24	8'078.60	9'160.60	1'082.00	1'832.10	7'328.50	-750.10	
Société 6	15	8'213.20	9'442.25	1'229.05	1'888.45	7'553.80	-659.40	
Société 7	14	10'809.55	10'593.15	-216.40	2'118.60	8'474.55	-2'335.00	
Société 8	13	12'359.00	12'404.80	45.80	2'480.95	9'923.85	-2'435.15	
Société 9	11	7'028.00	7'414.60	386.60	1'482.90	5'931.70	-1'096.30	
Société 10	10	5'890.20	5'344.80	-545.40	1'068.95	4'275.85	-1'614.35	
Société 11	10	5'707.30	5'548.70	-158.60	1'109.70	4'439.00	-1'268.30	
Société 12	5	3'788.75	4'844.88	1'056.13	968.95	3'875.93	87.18	
Société 13	4	3'351.50	3'355.71	4.21	0.00	3'355.71	4.21	
Société 14	4	2'810.30	2'544.91	-265.39	0.00	2'544.91	-265.39	
Société 15	3	1'715.00	2'177.75	462.75	0.00	2'177.75	462.75	dont un véhicule diesel qui perd le rabais de 50%
Société 16	3	475.90	592.58	116.68	0.00	592.58	116.68	dont deux véhicules électriques
Société 17	2	1'317.00	1'308.93	-8.07	0.00	1'308.93	-8.07	

4.2.11 Introduction d'une taxe au forfait pour les bateaux des pêcheurs professionnels (art. 8 al. 3 let. b)

Il y a 122 bateaux immatriculés au nom de pêcheurs professionnels, ce qui représente actuellement un montant de 27'600 fr. de taxe.

L'application d'un forfait de 50 fr. à ces bateaux permettrait de facturer un montant annuel de taxe de 6'100 fr., soit une baisse de la taxe facturée de 21'500 fr. par rapport à la situation actuelle.

4.2.12 Adaptation du rabais sur les bateaux mus par un moteur électrique (art. 9)

La taxe des bateaux est calculée en fonction de la longueur hors tout et de la puissance en kilowatts pour les bateaux munis d'un moteur. Si le bateau est mu par un moteur électrique, il bénéficie d'un rabais de 50% sur le total de la taxe calculée.

Ce sont 411 bateaux qui sont actuellement concernés par ce rabais qui, augmenté à 90%, représente une baisse de la taxe facturée de 17'000 fr.

4.2.13 Tableau récapitulatif des effets financiers globaux

Libellé		Parc concerné (en nb véhicules)	Conséquences financières globales
Impacts financiers de la suppression de la taxe fixe de 40 fr., de l'augmentation de la limite de poids (de 2'000kg à 2'500kg) et du tarif du kW supplémentaire, supérieur à 100 kW (de 3 fr. à 3 fr. 50) et des nouveaux paliers de bonus et malus			
4.2.1 4.2.2 4.2.4	Introduction de malus progressifs liés aux émissions de CO2 (plus de 150 gr de CO2 par km)	250'863 (dont 21'495 Diesel FAP)	12'388'000
4.2.1 4.2.3 4.2.4	Introduction de rabais progressifs liés aux émissions de CO2 (moins de 120 gr de CO2 par km)	82'881	12'455'000
4.2.1 4.2.4	Impacts sur le parc des véhicules émettant entre 120 et 149 gr de CO2 au km	122'424 (dont 7'949 Diesel FAP)	-6'706'000
4.2.4	<i>Dont impact total de la suppression du droit acquis pour les véhicules diesel filtres à particules (FAP)</i>	29'444	9'497'000
Sous-total			18'137'000
Impact financier des autres mesures (basé sur le montant de la taxe actuelle, sans modification de la méthode de calcul)			
4.2.5	Suppression de la double taxation des plaques interchangeables	81'498	-3'260'000
4.2.6	Exonération des véhicules appartenant à des communes et à des établissements autonomes de droit public	1'190	-516'000
4.2.7	Exonération des véhicules automobiles et des bateaux des services de défense incendie et de secours	15	-7'000
4.2.8	Exonération des voitures de tourisme à motorisation uniquement électrique (24 mois dès leur immatriculation)	260	-6'500
4.2.9	Exonération des véhicules des personnes ayant à charge une personne infirme (exonération partielle de 50%)	1'500	-700'000
4.2.10	Introduction d'un rabais pour les entreprises qui disposent d'un grand parc de véhicule (20% dès 5 véhicules)	61'340	-7'083'000
4.2.11	Introduction d'une taxe au forfait pour les bateaux des pêcheurs professionnels (fixé à 50 fr.)	122	-21'500
4.2.12	Adaptation du rabais sur les bateaux mus par un moteur électrique (augmentation du rabais de 50% à 90%)	411	-17'000
Sous-total			-11'611'000
IMPACT FINANCIER TOTAL			6'526'000

4.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

L'évolution du parc automobile avec notamment l'arrivée de nouveaux modèles électriques et efficaces est difficilement prévisible. Le comportement des détenteurs de véhicules, vis-à-vis des mesures incitatives à l'acquisition de véhicules peu polluants, est également difficile à prévoir.

4.4 Personnel

Néant.

4.5 Communes

Le projet aura des conséquences positives sur les finances des communes (cf. conséquences financières ci-dessus : gain de 493'000 fr.).

Il y aura également une simplification administrative de la gestion du parc de véhicules des communes dès lors que celles-ci n'auront plus à s'interroger sur l'affectation du véhicule à des services gratuits d'utilité publique ou non.

4.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

L'AP-LTVB contient des dispositions visant à inciter l'achat de véhicules peu polluants ou à motorisation électrique et une modification du ratio « poids-puissance » dans le calcul de la taxe permettant de taxe plus fortement les véhicules plus lourds et plus puissants. Ainsi, il répond d'une part aux objectifs environnementaux de la Confédération (diminution des émissions de CO2 et promotion de la mobilité électrique) et d'autre part aux objectifs du Canton (Plan des mesures OPAIR, CoCEN et Plan Climat). Les conséquences de ce projet devraient donc être positives pour l'environnement et la consommation d'énergie.

4.7 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet répond à la mesure 1.13 - *mettre en œuvre une politique environnementale cohérente : développer la stratégie énergétique 2050. Élaborer une politique climatique cantonale cohérente par rapport aux lignes directrices fédérales et internationales*. Il répond plus particulièrement à l'action en cours relative à la mise en œuvre du plan des mesures OPAIR de l'agglomération Lausanne-Morges.

De plus, le projet poursuit également un but qui répond à la mesure 2.8 – *Poursuivre une politique active en faveur d'une mobilité sûre et de qualité*. En effet, le projet contient un encouragement en faveur de la mobilité non polluante, dès lors que les voitures de tourisme électriques sont exonérées pendant deux ans.

Enfin, le projet poursuit l'objectif N° 2 de l'Agenda 2030 – *Action contre le réchauffement climatique, promotion des énergies renouvelables et des transports publics* dont l'enjeu est notamment de réduire les émissions de CO2 en agissant sur la mobilité.

4.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Néant.

4.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

4.10 Incidences informatiques

Le système informatique du SAN devra être adapté de manière à intégrer toutes les modifications légales. Un délai d'au minimum une année entre la validation du projet et l'entrée en vigueur de la loi est nécessaire pour les modifications.

4.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant.

4.12 Simplifications administratives

Néant.

4.13 Protection des données

Néant.

4.14 Autres

Néant.

5. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil

- d'adopter le projet de loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux ;
- d'approuver les rapports sur :
 - le Postulat Pierre Volet et consorts – Pour une taxe raisonnable et concurrentielle ;
 - la Motion Sabine Glauser Krug et consorts – Taxe sur les moteurs des bateaux destinés à la pêche professionnelle ;
 - la Motion Arnaud Bouverat – Taxe automobile : stop à la taxation de la mobilité réduite.