

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI

sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB)

ET

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Pierre Volet – Pour une taxe raisonnable et concurrentielle (19_POS_145)

et

sur la motion Sabine Glauser Krug et consorts – Taxe sur les moteurs de bateaux destinés à la pêche professionnelle (18_MOT_045)

et

sur la motion Arnaud Bouverat – Taxe automobile : stop à la taxation de la mobilité réduite (19_MOT_101)

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	3
1.1	Généralités	3
1.2	Contexte environnemental	4
2.	Projet	7
2.1	Eléments principaux	7
2.2	Commentaires article par article	9
2.3	Etat actuel du parc et comparatifs	15
2.4	Résultat de la procédure de consultation	18
3.	Rapports du Conseil d'Etat	20
3.1	Rapport du Conseil d'Etat au Postulat Pierre Volet et consorts – Pour une taxe raisonnable et concurrentielle (19_POS_145)	20
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)	22
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)	23
4.	Conséquences	25
4.1	Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)	25
4.2	Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)	25
4.3	Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique	31
4.4	Personnel	31
4.5	Communes	31
4.6	Environnement, développement durable et consommation d'énergie	31
4.7	Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	31
4.8	Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA	32
4.9	Découpage territorial (conformité à DecTer)	32
4.10	Incidences informatiques	32
4.11	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	32
4.12	Simplifications administratives	32
4.13	Protection des données	32
4.14	Autres	32
5.	Conclusion	33

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 1er 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.

Le 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 ce projet de loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (P-LTVB) est de disposer d'une loi qui corresponde aux évolutions technologiques et aux exigences actuelles en termes d'environnement et de mobilité. Le projet répond aux politiques et objectifs de la Confédération et du Canton et contribue à l'atteinte de ces objectifs, principalement celui de réduction des émissions de CO₂. Dans le cadre de ce projet de loi, le Conseil d'Etat vise les objectifs suivants :

- les nouvelles voitures de tourisme immatriculées répondent aux objectifs de la Confédération en terme d'émissions de CO₂, ce qui conduira à une réduction des émissions de CO₂ moyenne du parc des véhicules vaudois de 20 % d'ici à 2031 ;
- le nombre de voitures de tourisme à motorisation uniquement électrique immatriculée dans le canton de Vaud passe à 50'000 d'ici à 2031 (contre 5'000 en 2020), ce qui représente annuellement plus de 15% des nouvelles immatriculations.

A noter que ces objectifs sont uniquement liés aux mesures prises dans le P-LTVB et ne tiennent pas compte des autres politiques publiques notamment liées au report modal et visant à atteindre une réduction des émissions de gaz à effet de serre – principalement dans les domaines de la mobilité, de l'énergie et de l'agriculture – entre 50% et 60% d'ici à 2030 (par rapport à 1990) sur le territoire vaudois. En effet, la taxe automobile n'est pas le seul levier, vu son faible impact sur le coût global d'un véhicule, disponible pour favoriser le report modal et réduire les émissions de CO₂. Dans le but d'atteindre les objectifs ci-dessus, le projet prévoit d'adapter les rabais ou exonérations en tenant compte des différents objectifs environnementaux et politiques et d'introduire des majorations, qui pourront être affectées à différentes mesures visant à réduire les émissions de CO₂ liées au trafic routier (principalement promotion de la mobilité électrique ou de la mobilité partagée). Le Conseil d'Etat sera en mesure de faire correspondre la taxation des véhicules automobiles aux évolutions en matière de mobilité et d'environnement.

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.

De plus, en raison de la pandémie, le P-LTVB est présenté dans un contexte économique compliqué. Les fermetures et les différentes mesures prises pour lutter contre la propagation du virus ont mis en difficulté de nombreuses entreprises. Compte tenu de ce contexte, le projet veille à ne pas aggraver la situation des nombreuses PME de notre canton. Pour ce faire, il prend en considération la réalité des sociétés qui ont besoin de véhicules en instaurant d'une part un tarif différencié pour les voitures de livraison légères (voitures automobiles légères affectées au transport de choses) et d'autre part en diminuant le tarif des voitures automobiles de transport lourdes. Ce dispositif vise à ne pas entraver la reprise des activités économiques et s'inscrit dans une logique visant à combiner la préservation de l'environnement et le développement du Canton.

Enfin, le P-LTVB se préoccupe également de la classe moyenne et notamment des familles qui la composent. L'objectif est ici d'éviter que ces dernières subissent une taxation trop lourde. En effet, de nombreuses personnes en fonction de la région où elles habitent, de l'âge de leurs enfants ou de leur lieu de travail ont besoin d'une voiture. Il est donc essentiel que le projet préserve un équilibre satisfaisant entre une juste taxation de la pollution des véhicules tout en évitant une pénalisation de catégories importantes de la population. La préservation de ces différents équilibres est essentielle.

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 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 entre 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.

Par ailleurs, l'*interpellation Amélie Cherbuin et consorts – Voiture stationnée sur le territoire vaudois avec plaques extra-cantoniales : Sommes-nous face à une infraction à l'impôt sur les véhicules, voire plus ? (19_INT_389)* demande pour quelles raisons de nombreuses voitures sont stationnées dans le canton de Vaud (selon la définition de l'art. 77 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière, OAC ; RS 741.51) mais immatriculées dans d'autres cantons suisses dont les taxes sont inférieures à celles du canton de Vaud.

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 grammes de CO2 par kilomètres (gr CO2 /km). À compter de 2020 – dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050 – cette valeur cible est passée à 95 gr CO2 /km. 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 gr CO2 /km (Art. 10 de la loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO2, Loi sur le CO2 ; RS 641.71)

Stratégie climatique à long terme

Le 27 janvier 2021, le Conseil fédéral a adopté la « Stratégie climatique à long terme de la Suisse », qui présente les lignes directrices de la politique climatique jusqu'à 2050 et définit les objectifs stratégiques pour les différents secteurs. La stratégie s'appuie sur les mesures et objectifs de la loi sur le CO2 révisée, qui constitue l'instrument clé pour atteindre l'objectif de zéro net. La loi révisée permettra à la Suisse de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de moitié d'ici 2030 et d'être en mesure d'atteindre l'objectif climatique d'ici 2050.

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 en vigueur 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 contre moins de 5% en 2018. Des nouveaux objectifs plus ambitieux pour la période allant jusqu'en 2025 ont été mis en consultation par la Confédération entre le 5 juillet et le 30 septembre 2021 : ces objectifs visent à porter à 40% la part des véhicules dits « rechargeables » dans les nouvelles immatriculations de voitures de tourisme et également à installer 20'000 stations de recharges publiques. Selon les données de l'Office fédéral de la statistique, en 2020 et malgré une chute historique du nombre de nouvelles immatriculations, le nombre de voitures de tourisme électriques et d'hybrides rechargeables mises en circulation représentent une part de 14.3% du total des nouvelles voitures en Suisse. Le pourcentage des voitures de tourisme électriques et hybrides rechargeables mises en circulation dans le canton de Vaud en 2020 s'élève à près de 15%, dont plus de 8% de voitures de tourisme électriques¹.

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

Le Conseil d'Etat a adopté le Plan climat vaudois première génération en juin 2020, répondant ainsi à l'un des objectifs prioritaires de son Programme de législature 2017-2022.

Les objectifs du Plan climat s'articulent autour de trois axes stratégiques :

- Réduction : réduire de 50% à 60 % les émissions de gaz à effet de serre du territoire cantonal d'ici 2030 et de viser la neutralité climatique au plus tard en 2050 ;
- Adaptation : limiter les risques et adapter les systèmes naturels et humains ;
- Documentation : documenter les effets des mesures prises et l'impact des changements climatiques sur le territoire.

¹ Source : OFS, OFROU – Nouvelles mises en circulation de véhicules routiers (IVS)

Il se déploie sur 7 domaines d'action thématiques : la mobilité, l'énergie, l'agriculture, l'aménagement du territoire, les milieux et ressources naturels, la santé, les dangers naturels et est constitué de 30 mesures stratégiques et plus d'une centaine de mesures opérationnelles.

En matière de mobilité, la réduction des émissions de CO2 doit passer nécessairement par un report modal de grande ampleur vers les transports publics et la mobilité douce ainsi que par une transition énergétique des véhicules individuels et la disponibilité d'infrastructures et de services permettant d'optimiser la mobilité.

Dans ce contexte global, la révision de la taxe des véhicules automobiles doit favoriser le remplacement des véhicules privés à moteurs thermiques actuels par des véhicules à faibles émissions de CO2 par :

- La mise en place d'un système de rabais et malus progressifs basé sur les émissions de CO2, en fonction des objectifs de la Confédération ;
- L'exonération de la taxe des véhicules électriques, pendant une certaine durée dès la date de leur première mise en circulation puis des rabais conséquents sur la taxe de ces véhicules.

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 partagées 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, vise à définir la vision à long terme, les objectifs et les champs d'action 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 législation.

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. 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), le P-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, art. 6 et art. 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 et malus en fonction des critères et limites définis dans la loi. L'objectif de cette délégation est de permettre une adaptation rapide des dits rabais et malus en fonction des évolutions technologiques et des respects des objectifs de la Confédération et du Canton en matière d'environnement et de mobilité. Ce 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) ; les différentes modifications sont mentionnées ci-dessous et concernent les voitures automobiles de transports légères, les voitures automobiles de transports lourdes, les remorques jusqu'à 1'000 kg et les bateaux des pêcheurs professionnels.
- 2) Les critères du poids total et de la puissance en kilowatts pour calculer la taxe sur les voitures automobiles légères sont formellement introduits dans le P-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 seulement 80.4% 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) Le P-LTVB contient des dispositions visant à inciter l'acquisition de véhicules électriques ou de véhicules à faibles émissions de CO2, notamment les véhicules hybrides rechargeables. Il s'agit des mesures suivantes :
 - a. Exonération des voitures de tourisme légères électriques : les voitures de tourisme légères à motorisation uniquement électrique pourront être exonérées de la taxe par le Conseil d'Etat. Le projet de règlement fixera que ces véhicules électriques seront exonérés pendant vingt-quatre mois dès la date de leur première mise en circulation en Suisse. Les voitures électriques munies d'un Range extender (dispositif prolongateur d'autonomie) et les voitures à hydrogène sont considérées comme des voitures à motorisation uniquement électrique ;
 - b. Rabais progressifs pour les véhicules peu polluants : le Conseil d'Etat introduira, conformément à l'art. 7 al. 1 P-LTVB, des rabais progressifs liés aux émissions de CO2. Au moment de l'entrée en vigueur du P-LTVB, il y aura ainsi des rabais différenciés : d'une part pour les véhicules immatriculés pour la première fois jusqu'au 31 décembre 2020 et émettant moins de 120 gr CO2 /km (avec des paliers à moins de 95, entre 95 et 100 et entre 101 et 119 gr CO2 /km) et d'autre part pour les véhicules immatriculés pour la première fois dès le 1er janvier 2021 et émettant moins de 149 gr CO2 /km (avec des paliers à moins de 118, entre 118 et 124 et entre 125 et 148 gr CO2 /km). Pour répondre aux demandes des consultés et respecter le principe de la légalité, les pourcentages maximums de ces rabais sont fixés dans la loi et le Conseil d'Etat aura la compétence d'adapter régulièrement ces rabais en fonction de l'évolution du parc ;

- c. Malus pour les véhicules les plus polluants : des malus pour les voitures automobiles de transports légères sont introduits dans le P-LTVB. Ces malus seront destinés à favoriser les formes de mobilité à faibles émissions de CO₂ telles que la mobilité électrique ou la mobilité partagée, dans un but de réduire les émissions de CO₂ liées au trafic routier. Dans un premier temps, de tels malus seront introduits, par paliers, d'une part pour les véhicules immatriculés pour la première fois jusqu'au 30 décembre 2020 et émettant 150 gr CO₂ /km et plus (avec des paliers entre 150 et 179, entre 180 et 199 et plus de 200 gr CO₂ /km) et d'autre part pour les véhicules immatriculés pour la première fois dès le 1^{er} janvier 2021 et émettant 187 gr CO₂ /km et plus (avec des paliers entre 187 et 222, entre 223 et 247 et plus de 248 gr CO₂ /km). Pour répondre aux demandes des consultés et respecter le principe de la légalité, les pourcentages maximums seront fixés dans la loi et le Conseil d'Etat aura la compétence d'adapter régulièrement les malus, en fonction de l'évolution du parc.

A cet égard, il convient de préciser que, selon un avis de la direction des affaires juridiques, la nouvelle loi peut répondre à une double nature, à savoir d'une part à un impôt d'affectation – conformément à la qualification relevée par la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (arrêt du 25 août 2006, FI.2005.0077, cons. 1c) – et d'autre part à un impôt spécial d'orientation. Il est relevé ici que la qualité d'impôt d'affectation de la taxe sur les véhicules automobiles et les bateaux ne l'empêche pas d'être versée dans les comptes généraux de l'Etat.

Dans la mesure où ce malus ne correspond à aucune espèce de contreprestation de l'Etat à l'égard du contribuable visé et qu'une seule catégorie de contribuables est visée (les propriétaires de véhicules émettant plus de 150, respectivement 187 gr CO₂ /km), il s'agit d'un impôt spécial « d'orientation ». Un tel impôt est admissible, au regard des principes d'universalité de l'impôt et de l'égalité de traitement en matière fiscale, s'il repose sur des motifs objectifs ou des motifs d'intérêt général. Compte tenu du fait que cet impôt spécial s'inscrit dans une série de mesures légitimées par les objectifs poursuivis par la révision de la LTVB (réduction des émissions de CO₂ liées au trafic routier), il est justifié que ce malus soit affecté à différentes mesures de soutien à la mobilité électrique (aide individuelle à l'achat d'une voiture automobile légère à motorisation uniquement électrique, soutien à l'installation de bornes de recharges électriques) ou à d'autres mesures visant à réduire les émissions de CO₂ liées à la mobilité (promotion de la mobilité partagée). Ces mesures feront l'objet d'un crédit d'investissement de 25 millions sur cinq ans qui sera présenté dès l'entrée en vigueur de la loi révisée. Les projets et les montants qui leur seront attribués seront définis ultérieurement et détaillés dans l'exposé des motifs et projet de décret. En principe, la répartition proposée sera d'un tiers des montants concernés pour chacune des mesures.

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 voitures automobiles de transports légères sont retenues dans le P-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 ou malus 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 1er janvier 2014 (art. 5 al. 3 RTVB) n'est pas repris dans le P-LTVB. En effet, au vu des impacts écologiques de ce type de véhicules, un tel rabais ne peut plus être admis.

- 4) Pour atteindre les objectifs définis au point 1.1.1 de la révision et, notamment pour répondre aux différents postulat et motions, les éléments suivants sont introduits dans le projet :
- a. Tarif différencié pour les voitures de livraison : ces voitures sont des voitures automobiles légères affectées au transport de choses et donc utilisées spécifiquement par les entreprises dans le cadre de leurs activités. Afin d'inciter les entreprises à acquérir, dans la mesure du possible, des voitures de livraison peu polluantes, celles-ci bénéficieront également des rabais et malus en fonction de leurs émissions de CO₂ ;
 - b. Suppression de la taxe de base de 40 fr. pour les véhicules automobiles légers et adaptation du tarif au kilowatt (kW) jusqu'à 100 kW (de 2 fr. à 1.60 fr.) : 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 : le P-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 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 – totale ou partielle – de la taxe, selon leur situation financière.

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.

L'échéance de la taxe pour les bateaux est modifiée au 30 avril de chaque année civile. En effet, l'échéance fixée au 28 février est trop tôt dans la saison et ne permet pas aux clients de se positionner sur la remise à l'eau ou non de leur bateau.

Les barèmes fixant le montant de la taxe se trouvant désormais en annexe de la loi, un renvoi spécifique est introduit à l'alinéa 7.

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.

Les cas pour lesquels la taxe peut être encaissée au comptant sont fixés dans la loi. Ces cas concernent d'une part les plaques qui sont délivrées à titre provisoire et ne doivent pas être restituées auprès de l'autorité (plaques provisoires pour les véhicules dont le lieu de stationnement est provisoirement en Suisse ou plaques d'exportation) ou qui sont délivrées pour une très courte durée (plaques à court terme pour 24, 48, 72 ou 96 heures). D'autre part, il est prévu de pouvoir encaisser la taxe au comptant auprès des détentrices ou détenteurs qui ont des arriérés au SAN, pour éviter une augmentation du contentieux et également des éventuelles procédures de retrait de plaques.

Formellement, le P-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'art. 3 de la loi actuelle sont repris en substance à l'art. 4.

Il n'est pas prévu d'incitation particulière ; toutefois les entités bénéficiant d'une exonération de la taxe conformément à cet article, doivent – autant que possible – se montrer exemplaires en termes de véhicules peu polluants.

Des nouvelles exonérations sont intégrées, à savoir :

- alinéa 1, lettre b : 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 ;
- alinéa 2 let. a : les véhicules des communes et des établissements autonomes de droit public bénéficieront comme dans le droit en vigueur d'une exonération dès lors qu'ils sont affectés uniquement à des services gratuits d'utilité publique. En effet, notamment pour des raisons d'égalité de traitement avec les entreprises et pour encourager l'acquisition de véhicules moins polluants, il n'est pas judicieux d'exonérer des véhicules qui sont utilisés pour des prestations que les communes facturent à leurs administré-e-s (exemple : véhicules lourds affectés au transport des déchets – taxe poubelle) ;
- alinéa 2, lettre b : véhicules appartenant à des personnes infirmes ou ayant à charge des personnes infirmes. Actuellement, seules les personnes infirmes et indigentes, respectivement les personnes indigentes qui ont à charge une personne infirme (selon une directive départementale du 15 décembre 2005¹), 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 le P-LTVB. Ainsi, les personnes – en situation économique difficile ou non – qui ont à charge une personne infirme pourront bénéficier d'une exonération de la taxe. Celle-ci sera totale ou partielle en fonction de leur situation économique.

L'exonération totale sera désormais accordée si les personnes bénéficient d'une prestation complémentaire AVS/AI ou se trouvent dans une situation économique difficile au sens de la loi du 2 décembre 2013 sur l'action sociale (LASV ; BLV 850.051), de la loi du 23 novembre 2010 sur les prestations complémentaires cantonales pour familles et les prestations cantonales de la rente-pont (LPCFam ; BLV 850.053), de la loi du 10 février 2004 sur le recouvrement et les avances sur pensions alimentaires (LRAPA ; BLV 850.36) ou de la loi du 1er juillet 2004 sur l'aide aux études et à la formation professionnelle (LAEF ; BLV 416.11).

De plus, par égalité de traitement, les personnes infirmes, qui ne se trouvent pas dans une situation économique difficile, pourront également bénéficier d'une exonération de la taxe. En effet, ces personnes infirmes peuvent également avoir un besoin particulier d'un véhicule pour se déplacer et ainsi conserver une certaine autonomie. Cette exonération sera partielle.

- alinéa 3 : voiture de tourisme à motorisation uniquement électrique. Cette exonération a pour objectif d'inciter l'acquisition de véhicules électriques telle que prévue 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 et dans les limites fixées par la loi. Celle-ci sera donc réévaluée régulièrement et adaptée en fonction du parc des véhicules électriques. A l'entrée en vigueur de la loi, une durée d'exonération maximale de vingt-quatre 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 détentrices, 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. En principe, seuls deux véhicules peuvent être immatriculés en plaques interchangeables, à l'exception des voitures automobiles de travail, remorques (art. 13 de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules, OAV ; RS 741.31) et véhicules vétérans (art. 76a OAV et Instructions de l'Office fédéral des routes du 3 novembre 2008 concernant les véhicules vétérans) Ainsi, cette suppression éliminera également les difficultés de taxation lorsque plus de deux véhicules sont immatriculés en plaques interchangeables.

¹ https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/automobile/fichiers_pdf/taxe/d_infirm_indig_060101.pdf

Chapitre II – Taxe sur les véhicules automobiles et les remorques

Art. 6 Calcul

Dans le 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 le 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), le 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 voitures automobiles de transport légères (jusqu'à 3'500 kg).

Le choix des critères du poids et de la puissance, pour les voitures automobiles de transport légères, repose sur le fait que ces critères sont connus et fixes pour tous les véhicules qui entrent dans cette catégorie ; contrairement à d'autres critères – proposés notamment dans le cadre de la consultation – tels que le bruit ou la hauteur des essieux ou encore les émissions de CO₂ (qui ne sont pas connues lorsqu'il s'agit de véhicules anciens ou importés directement) ou l'étiquette énergie (qui n'est pas connue pour les véhicules anciens). De plus, ces critères de puissance et de poids sont déterminants dans les émissions de polluants atmosphériques et de CO₂ – plus un véhicule est lourd, plus ses émissions de particules fines sont importantes (usure des pneus, énergie grise pour la production, le maintien des infrastructures et l'élimination) – mais également en matière de bruit.

Concernant le critère du bruit, il convient de préciser que celui-ci figure dans la fiche d'homologation ; toutefois, il n'est d'une part pas enregistré dans le permis de circulation et d'autre part, il s'agit d'un bruit de référence (calculé pour un véhicule à l'arrêt à un régime stationnaire normé à des fins d'homologation). Il n'y a aucune corrélation avec le bruit émis en circulation, dû à divers systèmes de pilotage dynamique ou au genre du véhicule et à sa masse. Le bruit en circulation est toujours plus élevé et dépend aussi fortement du comportement lors de la conduite.

Concernant la hauteur des essieux, il s'agit d'une notion qui n'existe pas : la hauteur des véhicules est connue mais peut être modifiée.

Quant à l'étiquette-énergie, elle n'est pas retenue comme critère car celle-ci est réévaluée chaque année, ce qui créerait une incertitude pour les détenteurs-trices de véhicules sur la taxe qui sera facturée. De plus, un véhicule en étiquette A au moment de sa commande pourrait se retrouver en étiquette B au moment de l'immatriculation. Enfin, seules les voitures automobiles neuves disposent de telles étiquettes ; un deuxième système devrait être mis en place pour les autres véhicules. Or, l'application de deux systèmes différents entraînerait notamment une complexité de compréhension et de mise en place, tant pour les détenteurs-trices que pour l'administration.

Par ailleurs, si le seul critère des émissions de CO₂ était pris en compte pour calculer la taxe des voitures automobiles de transport légères, il faudrait créer un deuxième système (selon les critères de poids et puissance) pour les véhicules dont les émissions ne sont pas connues ou qui n'émettent pas de CO₂ (voitures électriques). L'application de deux systèmes différents entraînerait notamment une complexité de compréhension et de mise en place, tant pour les détenteurs-trices que pour l'administration.

Les taux d'émissions de CO₂ sont donc utilisés pour déterminer les montants des rabais et des malus des voitures automobiles de transport d'un poids total jusqu'à 3500 kg. Ces rabais et malus, appliqués sur la taxe de base calculée en fonction du poids total et de la puissance, ont des objectifs incitatifs, visent à l'acquisition de véhicules peu polluants et sont décrits ci-dessous (art. 7).

En revanche, le montant fixe de 40 fr. est supprimé et le tarif jusqu'à 100 kW est réduit, 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.

L'art. 6 al. 1 let. c P-LTVB fixe que c'est désormais le poids à vide qui est pris en compte pour les tracteurs à sellette lourds (voitures automobiles conçues uniquement pour tirer des semi-remorques), par analogie à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, qui prévoit que si le tracteur à sellette et la semi-remorque sont immatriculés séparément, ce sont le poids à vide du tracteur à sellette et le poids total de la semi-remorque qui sont pris en compte (art. 13 al. 3 de l'ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, ORPL ; RS 641.811).

Prendre en compte le poids total du tracteur à sellette, au vu de la particularité de ce type de véhicule – dont le poids de la remorque repose en partie sur la sellette – implique que la même charge pourrait être taxée deux fois. Actuellement, la taxe est limitée à un poids total de 16 tonnes, les tracteurs à sellette lourds ne dépassant en général pas un poids à vide de 16 tonnes.

Enfin, afin de compenser le poids plus élevé des voitures à motorisation uniquement électrique de transport légères (poids des batteries) et ainsi éviter de les taxer de manière supérieure à un même véhicule thermique, le poids total en kilogramme de ces véhicules est réduit de 25% (art. 6 al. 2 P-LTVB).

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 de réduire les émissions de CO₂ liées au trafic routier, il est également proposé d'introduire des majorations pour les véhicules très polluants (alinéa 2). Ce malus peut être considéré comme un impôt spécial d'orientation, qui est admissible, au regard des principes d'universalité de l'impôt et de l'égalité de traitement en matière fiscale, s'il repose sur des motifs objectifs ou des motifs d'intérêt général, à savoir en l'occurrence, l'incitation à privilégier des formes de mobilité à faibles émissions de CO₂ telles que la mobilité électrique ou la mobilité partagée. Les affectations prévues sont fixées aux art. 10 et 11 P-LTVB (cf. ci-dessous).

La compétence de fixer les paliers des rabais et des majorations est laissée au Conseil d'Etat dans les limites fixées par le P-LTVB ; une telle délégation de compétence permet en effet une plus grande réactivité pour suivre les évolutions techniques et répondre aux différents objectifs. 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.

Il est rappelé ici que les émissions de CO₂ des véhicules immatriculés pour la première fois jusqu'au 31 décembre 2020 sont basées sur la procédure d'essai NEDC (New European Driving Cycle) et que les émissions de CO₂ des véhicules immatriculés pour la première fois dès le 1^{er} janvier 2021 sont fixées sur la nouvelle procédure d'essai WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Cette nouvelle procédure d'essai fournit des valeurs plus proches de la réalité que la procédure NEDC et permettra une comparaison mondiale entre les véhicules en termes de consommation de carburant et d'émissions. En revanche, avec ce changement de procédure d'essai, les émissions de CO₂ augmenteront en moyenne de 25% par rapport aux valeurs mesurées selon la procédure NEDC. Cela signifie, par exemple, qu'un véhicule qui émet 100 gr CO₂ /km selon NEDC pourrait émettre 121 gr CO₂ /km ou plus selon WLTP. Les véhicules nouvellement immatriculés, dès le 1er janvier 2021, voient donc leurs émissions de CO₂ augmenter par rapport aux véhicules immatriculés jusqu'au 31 décembre 2020, alors que ceux-ci ne sont pas plus – voire même moins – polluants.

A cet égard, il convient également de préciser que la Confédération fixe les valeurs limites suivantes pour les voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse : 95 gr CO₂ /km selon la procédure NEDC et 118gr gr CO₂ /km selon la procédure WLTP ; ces limites sont fixées respectivement à 147 gr CO₂ /km et 186 gr CO₂ /km pour les voitures de livraison.

Afin de ne pas préteriter les détenteurs-trices qui ont acquis des véhicules peu polluants avant le 31 décembre 2020, il se justifie de maintenir 2 limites de rabais et malus selon NEDC et WLTP. Il n'est ainsi pas prévu, à l'entrée en vigueur de la loi, de fixer des rabais et/ou malus différents (par exemple uniquement pour les véhicules émettant moins de 95gr gr CO₂ /km), compte tenu d'une part du parc de véhicules en circulation et d'autre part des véhicules disponibles sur le marché. En effet, le fait de n'accorder de rabais qu'aux véhicules émettant moins de 95 gr CO₂ /km reviendrait à taxer de manière supérieure la quasi-totalité du parc.

De plus, et afin d'inciter les entreprises à acquérir, dans la mesure du possible, des voitures de livraison peu polluantes, celles-ci bénéficieront également des rabais et malus en fonction de leurs émissions de CO₂. Toutefois, la limite pour ces véhicules étant fixés – par la Confédération – à 147 gr CO₂ /km (NEDC), cela justifie également de ne pas fixer des malus à moins de 150 gr CO₂ /km NEDC.

Ainsi, dans un premier temps, les rabais et malus progressifs mis en place dans le règlement concerneront d'une part les véhicules immatriculés pour la première fois jusqu'au 31 décembre 2020 (selon le cycle NEDC) et d'autre part les véhicules immatriculés pour la première fois dès le 1^{er} janvier 2021 (selon le cycle WLTP). Ces paliers seront fixés de la manière suivante :

Rabais :

Véhicules immatriculés jusqu'au 31.12.2020 /NEDC	Véhicules immatriculés dès le 01.01.2021 / WLTP	Taux rabais
Moins de 95 gr CO2 /km	Moins de 118 gr CO2 /km	- 90%
Entre 95 et 100 gr CO2 /km	Entre 118 et 124 gr CO2 /km	- 75%
Entre 101 et 119 gr CO2 /km	Entre 125 et 148 gr CO2 /km	- 60%

Majorations :

Véhicules immatriculés jusqu'au 31.12.2020 /NEDC	Véhicules immatriculés dès le 01.01.2021 / WLTP	Taux malus
Entre 150 et 179 gr CO2 /km	Entre 187 et 222 gr CO2 / km	+ 10%
Entre 180 et 199 gr CO2 /km	Entre 223 et 247 gr CO2 / km	+ 15%
200 gr CO2 /km et plus	248 gr CO2 / km et plus	+ 25%
Emissions pas connues	Emissions pas connues	+ 15%

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 P-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 P-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 – Soutien à la mobilité électrique

Art. 10 Soutien à la mobilité électrique

La majoration prévue à l'art. 7 P-LTVB sera affectée à différentes mesures visant à réduire les émissions de CO2 liées au trafic routier et servira notamment à soutenir la mobilité électrique.

En effet, encourager la mobilité électrique est un moyen direct de réduire les émissions de CO2 du parc automobile vaudois et d'atteindre les objectifs de la Confédération et du Canton. Le financement de ces aides individuelles sera assuré par un crédit d'investissement qui sera présenté à l'entrée en vigueur de la loi révisée et les différentes mesures seront fixées dans le règlement d'application de la LTVB.

Ainsi, le règlement pourrait prévoir l'attribution d'un montant de 2'000 fr. à l'achat d'une voiture automobile de transport légère à motorisation uniquement électrique si son poids total est inférieur à 2'500 kg ; l'objectif étant ici l'incitation à l'acquisition des véhicules électriques les moins polluants.

Les véhicules des bénéficiaires devront être stationnés et immatriculés dans le canton de Vaud pendant au moins 12 mois après l'octroi de l'aide. L'aide pourra être accordée aux personnes physiques ayant leur domicile légal dans le canton, aux personnes morales inscrites au registre du commerce et qui ont leur siège dans le canton ou aux entreprises individuelles dont le titulaire détient son domicile légal dans le canton.

Par ailleurs, tout ou partie de la majoration prévue à l'art. 7 al. 2 P-LTVB pourra également être affectée pour soutenir l'installation de bornes de recharges électriques, indispensables au développement de la mobilité électrique. Le financement de ces mesures de soutien à l'installation de bornes de recharges sera également assuré par un crédit d'investissement présenté à l'entrée en vigueur de la loi révisée.

Le service en charge de l'énergie – la Direction générale de l'environnement – sera compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle de ces mesures.

Le Conseil d'Etat procédera à une analyse des différentes mesures deux ans après l'entrée en vigueur de la loi.

Art. 11 Soutien à d'autres mesures visant à réduire les émissions de CO2

L'art. 11 al. 1 P-LTVB permet au Conseil d'Etat d'affecter tout ou partie de la majoration à d'autres projets en rapport avec la réduction des émissions de CO2 liées à la mobilité, notamment à la promotion de la mobilité partagée (installation de places de mobilité partagée, etc.). Ces mesures ne sont pas encore définies de manière détaillée ni fixées dans le projet de règlement. Toutefois, à titre d'exemple, il est prévu de participer financièrement à l'installation d'une place de parc de mobilité partagée dans une entreprise ou une commune ou d'octroyer également ce type de soutien dans le cadre de plans de mobilité. Le service en charge de la mobilité sera l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle de ces aides et le financement sera assuré par un crédit d'investissement présenté à l'entrée en vigueur de la loi révisée.

Le Conseil d'Etat procédera à une analyse des différentes mesures deux ans après l'entrée en vigueur de la loi.

Chapitre V – Dispositions transitoires et finales

Art. 12 Abrogation

Pas de commentaire particulier.

Art. 13 Entrée en vigueur

Pas de commentaire particulier.

Annexe – Barèmes fixant le montant de la taxe pour chaque genre de véhicule

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 voitures automobiles de transport légères plus lourdes et plus puissantes, 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. En ce qui concerne le deuxième tarif selon les kilowatts (kW), le prix au kW en-dessous de 100 kW est diminué à 1 fr. 60 (au lieu de 2 fr.) et le montant pour chaque kW supplémentaire (à 100 kW) est augmenté à 4 fr. (au lieu de 3 fr.).

Pour apporter un soutien aux entreprises vaudoises, il est prévu de fixer des montants – pour la taxe de base – différents pour les voitures de livraison. Ces voitures sont des voitures automobiles légères affectées au transport de choses et donc utilisées spécifiquement par les entreprises dans le cadre de leurs activités. La limite de poids sera fixée à 2'500 kg (au lieu de 2'000 kg) et la limite de puissance à 120 kW (au lieu de 100 kW) dès lors que ce type de véhicule utilisé par les entreprises est souvent plus lourd et plus puissant. Hormis le tarif au poids jusqu'à 2'500 kg – fixé à 0 fr. 10. – les tarifs seront identiques aux autres voitures automobiles de transport légères (point ci-avant). Afin d'inciter les entreprises à acquérir, dans la mesure du possible, des voitures de livraison moins polluantes, celles-ci bénéficieront également des rabais et malus en fonction de leurs émissions de CO2. La limite pour ces véhicules étant fixée – par la Confédération – à 147gr (NEDC), respectivement 186gr (WLTP), il est justifié de ne pas fixer des malus à moins de 150gr NEDC et 187gr WLTP.

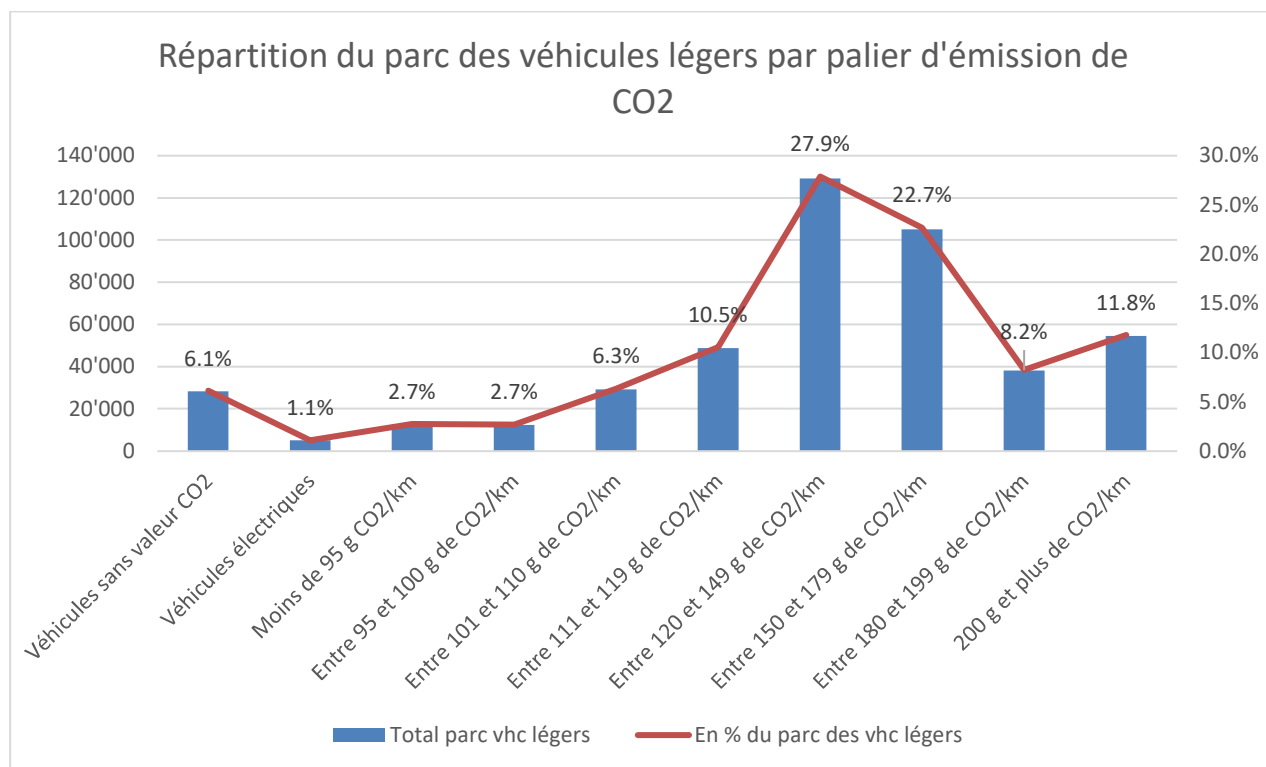
Par ailleurs, également pour soutenir les entreprises vaudoises, il est prévu de réduire la taxe des voitures automobiles lourdes de transport. Le montant jusqu'à 4'000 kg diminue de 560 fr. à 450 fr. et celui pour chaque tranche supplémentaire de 140 fr. à 110 fr.. Ce tarif est également appliqué aux tracteurs à sellette lourds mais c'est le poids à vide qui est pris en compte (contre le poids total pour les autres types de voitures lourdes).

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

La taxe des remorques de transport jusqu'à 500 kg est diminuée à 50 fr. au lieu de 65 fr. (jusqu'à 250 kg) et de 129 fr. (jusqu'à 500 kg) et à 100 fr. jusqu'à 1'000 kg au lieu de 194 fr. Ces tarifs sont diminués car ceux-ci sont actuellement trop élevés en comparaison à certains véhicules à moteur, utilisés plus régulièrement et avec des émissions nocives.

2.3 Etat actuel du parc et comparatifs

2.3.1 Répartition des véhicules légers par catégorie d'émission de CO2 au 30.12.2020



2.3.2 Comparatif entre la taxe actuelle (de base et avec rabais) et la taxe selon le projet (de base et avec rabais/majoration) pour différents modèles de véhicules privés (selon parc au 30.12.2020)

Marque et modèle de véhicule	Emissions de CO2 en	Puissance en kW	Poids total en kg	Actuel		Projet	
				100%	Facturé	100%	Facturé
Renault Zoe	0	100	1'988	25.00	25.00	458.20	45.80
Tesla Model 3	0	340	2'305	25.00	25.00	1'465.70	146.50
Skoda Fabia 1.0 TSI	106	81	1'620	444.80	111.20	372.60	149.00
VW Golf 7 1.0 TSI	109	85	1'780	476.80	119.20	403.00	161.20
Citroën C4 SpaceTourer	117	96	1'970	527.50	131.80	449.10	179.60
Dacia Sandero 90	125	66	1'538	402.70	402.70	336.30	336.30
Skoda Octavia 2.0 TDI	129	110	2'086	595.80	595.80	512.90	512.90
VW Touran 1.5TSI	130	110	2'250	645.00	645.00	537.50	537.50
Fiat Panda TwinAir 4x4	131	62.5	1'585	402.70	402.70	337.75	337.70
Renault Kangoo cDi115	131	85	2'100	541.40	541.40	451.00	451.00
VW Tiguan 2.0 TSI 4M	161	140	2'250	735.00	735.00	657.50	723.20
Seat Alhambra 2.0TDI	168	130	2'590	807.00	807.00	682.00	750.20
Mercedes-Benz GLC 250d	170	150	2'530	849.00	849.00	744.00	818.40
BMW 440i xDrive	174	240	2'245	1'033.50	1'033.50	1'056.70	1'162.40
Range Rover Evoque P300 AWD	191	221	2'450	1'038.00	1'038.00	1'011.50	1'163.20
Porsche 911 Carrera 4S	209	331	2'010	1'242.90	1'242.90	1'385.50	1'731.80
Porsche Cayenne	216	250	2'830	1'239.00	1'239.00	1'234.00	1'542.50
BMW M850i xDrive	221	390	2'395	1'528.50	1'528.50	1'679.20	2'099.00
Mercedes-Benz AMG C43	224	287	2'315	1'195.50	1'195.50	1'255.20	1'569.00

2.3.3 Comparatif intercantonal entre différents modèles de véhicules privés (selon parc au 30.12.2020)

Marque et modèle de véhicule	Emission s de CO2 en gr/km	Puissanc e en kW	Poids total en kg	Vaud		Taxes autres cantons							
				Actuel	Projet	FR	NE	GE	VS	JU	BE	TI	BS
Renault Zoe	0	100	1'988	25.00	45.80	0.00	235.00	0.00	160.00	322.15	88.80	122.00	100.00
Tesla Model 3	0	340	2'305	25.00	146.50	0.00	235.00	0.00	160.00	364.00	100.10	371.00	121.90
Skoda Fabia 1.0 TSI	106	81	1'620	111.20	149.00	0.00	347.00	126.75	145.00	534.00	367.95	224.00	325.85
VW Golf 7 1.0 TSI	109	85	1'780	119.20	161.20	352.00	359.00	137.75	145.00	581.00	401.00	244.00	338.15
Citroën C4 SpaceTourer	117	96	1'970	131.80	179.60	387.00	391.00	159.75	168.00	638.30	440.20	330.00	390.95
Dacia Sandero 90	125	66	1'538	402.70	336.30	352.00	423.00	220.50	145.00	510.00	351.05	306.00	342.50
Skoda Octavia 2.0 TDI	129	110	2'086	595.80	512.90	492.00	439.00	396.50	269.00	670.00	461.65	513.00	402.65
VW Touran 1.5TSI	130	110	2'250	645.00	537.50	462.00	443.00	396.50	211.50	712.00	490.80	542.00	413.00
Fiat Panda TwinAir 4x4	131	62.5	1'585	402.70	337.70	369.00	447.00	220.50	145.00	525.00	360.75	318.00	357.10
Renault Kangoo cDi115	131	85	2'100	541.40	451.00	440.00	447.00	309.50	211.50	673.00	464.15	453.00	408.35
VW Tiguan 2.0 TSI 4M	161	140	2'250	735.00	723.20	516.00	567.00	594.50	269.00	712.00	490.80	739.00	476.35
Seat Alhambra 2.0TDI	168	130	2'590	807.00	750.20	516.00	595.00	528.50	269.00	799.00	551.15	779.00	530.05
Mercedes-Benz GLC 250d	170	150	2'530	849.00	818.40	543.00	603.00	682.50	292.00	784.00	540.50	857.00	503.25
BMW 440i xDrive	174	240	2'245	1'033.50	1'162.40	730.00	619.00	1'474.50	400.00	712.00	489.90	1'203.00	507.15
Range Rover Evoque P300 AWD	191	221	2'450	1'038.00	1'163.20	516.00	702.00	1'298.50	269.00	763.10	526.30	1'314.00	568.10
Porsche 911 Carrera 4S	209	331	2'010	1'242.90	1'731.80	730.00	759.00	3'399.75	400.00	650.00	448.20	1'765.00	556.90
Porsche Cayenne	216	250	2'830	1'239.00	1'542.50	730.00	802.00	2'343.75	400.00	860.90	593.75	1'863.00	654.35
BMW M850i xDrive	221	390	2'395	1'528.50	2'099.00	995.00	807.00	4'191.75	561.00	750.00	516.50	2'394.00	603.60
Mercedes-Benz AMG C43	224	287	2'315	1'195.50	1'569.00	730.00	819.00	2'871.75	400.00	730.00	502.30	1'763.00	599.65

2.3.4 Comparatif entre la taxe actuelle et la taxe selon le projet pour différents types d'entreprises

Société	Type de véhicule	Nombre de véhicules	Taxe totale facturée selon LTVB/RTVB actuels	Taxe totale selon projet révision LTVB/RTVB	Différence
Société A	Voitures de tourisme, minibus	21	6'233.60	6'556.75	323.15
	Véhicules de livraison	2	1'836.00	1'496.10	-339.90
	Cyclomoteurs	1	9.00	9.00	0.00
Total Société A		24	8'078.60	8'061.85	-16.75
Société B	Voitures de tourisme, minibus	9	5'005.80	5'441.55	435.75
	Véhicules de livraison	5	3'076.40	3'191.00	114.60
	Motocycles	1	131.00	131.00	0.00
Total Société B		15	8'213.20	8'763.55	550.35
Société C	Voitures de tourisme, minibus	8	5'206.50	4'409.60	-796.90
	Chariots à moteur léger	1	360.70	538.30	177.60
	Remorques de transport	1	323.00	323.00	0.00
Total Société C		10	5'890.20	5'270.90	-619.30
Société D	Voitures de tourisme, minibus	4	2'308.20	2'193.35	-114.85
	Véhicules de livraison	5	3'205.10	2'321.05	-884.05
	Remorques de transport	1	194.00	100.00	-94.00
Total Société D		10	5'707.30	4'614.40	-1'092.90
Société E	Voitures de tourisme, minibus	18	12'828.70	13'089.75	261.05
	Véhicules de livraison	45	41'345.00	38'541.45	-2'803.55
	Véhicules lourds	12	26'698.00	19'067.50	-7'630.50
	Véhicules de travail	3	205.00	205.00	0.00
	Remorques de transport	53	19'121.00	19'121.00	0.00
	Remorques de travail	2	112.00	224.00	112.00
Total Société E		133	100'309.70	90'248.70	-10'061.00
Société F	Voitures de tourisme, minibus	2	2'136.00	2'407.50	271.50
	Véhicules de livraison	3	2'961.00	2'519.65	-441.35
	Véhicules lourds	3	5'712.00	4'509.00	-1'203.00
	Remorques de transport	5	1'550.00	1'550.00	0.00
Total Société F		13	12'359.00	10'986.15	-1'372.85
Société G	Voitures de tourisme, minibus	27	21'602.25	21'807.85	205.60
	Véhicules lourds	14	21'777.00	17'222.00	-4'555.00
	Remorques de transport	2	452.00	358.00	-94.00
Total Société G		43	43'831.25	39'387.85	-4'443.40
Société H	Voitures de tourisme, minibus	11	2'224.15	2'659.65	435.50
	Véhicules de livraison	16	14'070.45	11'650.25	-2'420.20
	Véhicules de travail	1	94.00	94.00	0.00
	Remorques de transport	5	1'550.00	1'550.00	0.00
Total Société H		33	17'938.60	15'953.90	-1'984.70
Société I	Véhicules lourds	1	420.00	335.00	-85.00
	Véhicules de travail	2	216.00	216.00	0.00
Total Société I		3	636.00	551.00	-85.00
Société J	Voitures de tourisme, minibus	2	1'654.50	1'719.70	65.20
	Véhicules de livraison	2	1'697.00	1'386.30	-310.70
Total Société J		4	3'351.50	3'106.00	-245.50

2.4 Résultat de la procédure de consultation

Lancée officiellement le 20 juin 2020, la procédure de consultation relative à la révision de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux s'est achevée le 30 septembre 2020. Au total, trente-six partis politiques, organisations et associations, autorités cantonales et communes ont pris part à la consultation.

De manière générale, les consultés sont favorables à la révision de la loi. Une partie d'entre eux estime qu'il faut revoir à la hausse les montants des taxes, de façon à être réellement dissuasif quant à l'achat de véhicules peu respectueux de l'environnement alors qu'au contraire, d'autres sont opposés à une augmentation fiscale des produits de la taxe – et réclament même une diminution – argumentant que la situation économique est incertaine et que les détenteurs de véhicules sont déjà lourdement taxés.

Dans les remarques d'ordre général, on peut encore mentionner le fait qu'une partie des consultés estime qu'au vu du faible coût de la taxe en comparaison au prix d'achat d'un véhicule, il n'est pas envisageable de miser uniquement sur cette révision pour encourager l'acquisition de véhicules peu polluants.

De plus, il est également demandé que la compétence de fixer les tarifs, les taux de rabais et de malus soient de la compétence du Grand Conseil.

Les principaux résultats de la procédure de consultation sont présentés ci-après par domaine, et ce de manière résumée :

Différents types d'exonérations prévus :

Les consultés sont favorables aux différentes exonérations prévues. Toutefois, ils estiment que l'Etat et les communes – ainsi que dans une moindre mesure les Services de défense incendie et secours – doivent se montrer exemplaires dans l'acquisition de leurs véhicules.

En ce qui concerne l'exonération pour les véhicules à motorisation uniquement électrique, même si celle-ci est largement admise, il a été demandé qu'il soit tenu compte de la progression de l'électrification du parc et que cette exonération soit étendue à tous les véhicules qui émettent 0 gramme de CO₂. D'autres consultés en revanche ont demandé à ce que ce type de véhicule ne soit pas totalement exonéré, notamment parce qu'il bénéficie déjà d'une exonération de la taxe fédérale sur le CO₂ et parce que les émissions de CO₂ produites – sous l'angle du cycle de vie ou du mix énergétique – ne sont pas prises en compte.

Suppression de la double taxation des véhicules en plaques interchangeables :

Les consultés sont favorables à la suppression de la double taxation des plaques interchangeables.

Maintien des critères poids et puissance pour la taxe de base des véhicules automobiles jusqu'à 3'500 kg :

Une légère majorité des participants estime que ces critères peuvent être repris formellement. Une partie des consultés demande que les émissions de CO₂ soient reprises comme critère de base et que celles-ci soient combinées avec d'autres critères (poids, puissance). D'autres critères de calcul sont proposés : émissions de CO₂ par kilomètre parcouru, nombre de kilomètre parcouru par année, bruit, dimension des véhicules (étiquette énergie, longueur, largeur, volume, hauteur des essieux). Il est expliqué – au chiffre 2.2 Commentaires article par article concernant l'art. 6 – pour quelles raisons ces critères ne peuvent pas être retenus.

Suppression de la taxe de base de 40 fr. perçue pour les véhicules automobiles légers :

Cette suppression est admise, pour autant qu'aucun véhicule ne se retrouve avec une taxe nulle.

Modification de la limite de poids (de 2'000 à 2'500 kg) et de tarif pour les kilowatts supplémentaires :

Certains consultés estiment qu'il n'est pas adéquat d'augmenter la limite de poids à 2'500 kg et qu'il serait plus judicieux de la diminuer à 1'500 kg. Alors que d'autres estiment que l'augmenter à 2'500 kg favorise les véhicules utilitaires et familiaux et ne pénalisent pas les véhicules électriques (plus lourds).

En ce qui concerne la modification du tarif des kilowatts, certains participants demandent que ce tarif supplémentaire soit plus élevé ou que la limite des kilowatts soit diminuée à 90 kW.

Introduction de paliers de rabais liés aux émissions de CO₂ :

La majorité des consultés est favorable à l'introduction de paliers de rabais ; certains demandent toutefois que des paliers plus restrictifs soient mis en place (pas de rabais au-dessus de 95gr de CO₂ ou rabais uniquement à moins de 75 ou 60gr) ou que d'autres critères soient pris en compte pour fixer ces rabais (gabarit, bruits à l'accélération).

Introduction de malus liés aux émissions de CO2 et financement de politique publique liée à l'environnement :

La majorité des consultés est favorable à l'introduction de malus liés aux émissions de CO2 même si certains estiment que fixer ces malus dès 150gr n'est pas assez dissuasif et que ces rabais devraient être majorés pour avoir un réel effet incitatif. Il est également demandé de tenir compte des véhicules utilitaires dans la fixation de ces malus.

Les consultés sont favorables à financer des politiques publiques liées à l'environnement avec le montant de ce malus. Certains estiment toutefois que celui-ci doit servir uniquement à soutenir l'électrification (achat de véhicule électrique, développement de bornes électriques) et le renouvellement du parc alors que d'autres demandent également que ces malus soient affectés au report modal (promotion de la mobilité douce ou des transports publics). Il est demandé de maintenir le budget routier cantonal et de ne pas créer de manque à gagner pour les tâches courantes.

Introduction d'une taxe forfaitaire pour les pêcheurs professionnels :

Cette introduction est soutenue dans une très large majorité. Certains consultés demandent même une exonération complète de cette taxe.

Enfin, l'avant-projet contenait encore les deux éléments suivants, lesquels ne sont pas repris dans le projet pour des raisons principalement d'égalité de traitement entre les détenteurs de véhicules et d'autre part dans un objectif de favoriser l'acquisition de véhicules peu polluants.

Introduction de la pratique actuelle relative aux véhicules des sociétés de location (forfait pour la taxe et les émoluments) :

Des critères d'exemplarité sont demandés pour ces sociétés. Il est également demandé de respecter le principe de l'égalité de traitement et de la légalité en précisant les critères d'octroi, sans limiter aux sociétés inscrites au registre du commerce.

Un forfait sur la taxe ne permet pas de mettre en place de tels critères ; en effet, un même forfait est actuellement appliqué en fonction du nombre de véhicules immatriculés. Afin de favoriser l'acquisition de véhicules de location peu polluants, il est décidé de ne pas reprendre ces forfaits dans le projet de loi. Seuls des forfaits pour les émoluments seront mis en place dans le règlement y relatif. Ce qui précède est également justifié par le fait que les sociétés de location gèrent – de manière relativement autonome – la mise en circulation et hors circulation de leurs véhicules.

Introduction d'un rabais pour les entreprises qui disposent d'un grand parc de véhicules immatriculés dans le canton de Vaud :

Les consultés ont requis que la limite – fixée à cinq dans l'avant-projet de règlement présenté – soit diminuée à trois véhicules ou que ce rabais soit accordé à toutes les entreprises vaudoises. D'autres consultés ont demandé qu'une liste de critères démontrant l'exemplarité de l'entreprise dans le choix de flotte soit introduite et que le rabais ne soit proposé qu'aux entreprises qui remplacent leurs « véhicules utilitaires » polluants par des véhicules plus respectueux de l'environnement.

Afin de répondre aux différents retours et de respecter l'égalité de traitement – entre les détenteurs privés ou les entreprises qui possèdent plusieurs véhicules – cette proposition n'est pas reprise. Le projet prévoit de fixer des tarifs moins élevés pour les voitures de livraison utilisées par les entreprises. Ces véhicules pourront bénéficier de rabais en fonction des émissions de CO2, ce qui incitera également les entreprises à se montrer exemplaires. De plus, cela n'incitera pas des détenteurs de plusieurs véhicules à créer des entreprises individuelles « fictives » pour bénéficier d'un rabais.

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 la séance du Grand Conseil du 28 mai 2019.

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.*

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 2019 – une perte financière de l'ordre de 99,35 millions de francs pour l'Etat et qu'un tel manquement aurait des conséquences importantes sur son budget, 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. 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.

Dès lors, le Conseil d'Etat propose :

- de supprimer le montant de la taxe de base de 40 fr. appliquée à toutes les voitures automobiles de transport légères et de diminuer le tarif au kW pour les voitures automobiles légères jusqu'à 100kW, respectivement 120kW pour les voitures de livraison ;
- de prévoir une taxe de base moins élevée pour les voitures de livraison, destinées à un usage professionnel. Une telle taxe différenciée pour les voitures de livraison – affectées aux transports de choses et donc utilisées majoritairement dans le cadre des activités professionnelles des entreprises – permettra de favoriser les entreprises tout en les incitant à se montrer exemplaires, ces véhicules étant soumis au même régime de rabais ou de malus en fonction des émissions de CO2 ;
- de réduire les tarifs de la taxe des voitures automobiles lourdes de transport.

En revanche, par égalité de traitement entre les privés ou entreprises qui détiendraient plusieurs véhicules, un rabais de flotte n'est pas proposé. En effet, il ne saurait être admis qu'une entreprise qui possède trois voitures de tourisme légères – pouvant être utilisées à titre privé ou professionnel – bénéficie d'un rabais alors qu'un privé possédant le même nombre de voitures ne pourrait bénéficier d'aucun rabais.

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)

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

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 P-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 fr.50).

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)

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*

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 des 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 1er 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 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. c P-LTVB) :

Peuvent être exonérés, sur demande écrite et motivée, d'au minimum 50% de la taxe :

b. les voitures automobiles de transport légères appartenant aux personnes suivantes:

- 1. personnes infirmes, soit celles qui ne peuvent se déplacer sur plus de quelques centaines de mètres qu'avec des moyens auxiliaires ou en étant accompagnée de manière permanente ;*
- 2. personnes ayant à charge une personne infirme au sens du chiffre 1, pour autant qu'elles emploient régulièrement le véhicule bénéficiant de l'exonération pour son transport.*

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

- 1) L'exonération totale pourra être accordée aux personnes – infirmes ou ayant à charge une personne infirme – qui bénéficient d'une prestation complémentaire AVS/AI ou se trouvent dans une situation économique difficile au sens de la loi du 2 décembre 2013 sur l'action sociale (LASV ; BLV 850.051), de la loi du 23 novembre 2010 sur les prestations complémentaires cantonales pour familles et les prestations cantonales de la rente-pont (LPCFam ; BLV 850.053), de la loi du 10 février 2004 sur le recouvrement et les avances sur pensions alimentaires (LRAPA ; BLV 850.36) ou de la loi du 1er juillet 2004 sur l'aide aux études et à la formation professionnelle (LAEF ; BLV 416.11) ;
- 2) Une exonération partielle, fixée à 50%, sera accordée aux détenteurs infirmes et aux détenteurs ayant à charge une personne infirme s'ils ne répondent pas à la notion fixée au chiffre 1 ci-dessus.

Par égalité de traitement, les détenteurs infirmes pourront se voir accorder une exonération partielle. En effet, au vu de leur situation, ils sont également contraints d'acquérir un véhicule qui peut être plus lourd et plus polluant.

4. CONSEQUENCES

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

La loi du 1er décembre 2005 sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux est abrogée et remplacée par le 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 est abrogé et un nouveau règlement d'application de la loi sera adopté.

Un crédit d'investissement de 25 millions relatif aux différentes mesures destinées à favoriser les formes de mobilité à faibles émissions de CO₂ sera présenté à l'entrée en vigueur de la loi. En principe, le montant global financera à part égale les trois types de mesures prévues. Ce crédit sera financé par les majorations de la taxe prévues à l'art. 7 al. 2 P-LTVB.

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

Les conséquences financières évoquées dans ce chapitre ont été calculées sur la base du parc de véhicules au 30 décembre 2020 et des données techniques disponibles pour les catégories concernées. Elles reposent également sur les différentes dispositions prévues dans le projet de règlement. A noter encore que les calculs et estimations des impacts financiers reposent sur une taxation des véhicules sur l'année civile complète. Les mouvements enregistrés durant ladite année (dépôt de plaques, changements de véhicules, nouvelles immatriculations, etc.) ne sont pas pris en compte, car impossibles à identifier.

4.2.1 Adaptation du calcul de la taxe des voitures de tourisme, voitures automobiles légères et minibus 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 / lettre A, chiffre 1 de l'annexe)

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, de diminuer à 1 fr.60. le tarif au kilowatt jusqu'à 100 kW et d'augmenter à 4 fr. le tarif au kilowatt (kW) supplémentaire au-dessus de 100 kW.

L'impact pour les véhicules émettant entre 120 gr CO₂ /km et 149 gr CO₂ /km, qui ne seront soumis à aucun rabais ou malus, sera une diminution de 7'748'101 fr. (125'084 véhicules).

4.2.2 Introduction de malus liés aux émissions de CO₂, selon la méthode de calcul du P-LTVB (art. 7 al. 2), pour les voitures de tourisme, voitures automobiles légères et minibus

Les véhicules émettant 150 gr CO₂ /km et plus et les véhicules dont les émissions de CO₂ ne sont pas connues représentent un parc d'environ 196'162 véhicules. L'introduction de malus progressifs sur ces véhicules – en tenant compte de la proposition d'adaptation des tarifs du P-LTVB (décrit au chiffre 4.2.1.) – aura pour effet une augmentation potentielle de la taxe facturée de 11'876'985 fr., répartie de la manière suivante :

<i>Malus liés aux émissions de CO₂*, selon la méthode de calcul du P-LTVB</i>	<i>Parc</i>	<i>Estimation du manque à gagner (-) ou gain de taxe (+), par rapport à la taxe actuelle</i>
Voitures de tourisme, voitures automobiles légères, minibus :		
émettant entre 150 et 179 gr de CO ₂ par km (10%)	98'712	+ 711'140
émettant entre 180 et 199 gr de CO ₂ par km (15%)	33'351	+ 2'013'021
émettant plus de 200 gr de CO ₂ par km (25%)	42'267	+ 8'514'576
dont les émissions de CO ₂ ne sont pas connues (15%)	21'832	+ 638'248
TOTAUX	196'162	+ 11'876'985

*dès lors que les calculs sont basés sur le parc des véhicules au 30.12.2020, ils ne tiennent compte que des émissions de CO₂ selon les normes NEDC.

4.2.3 Introduction de rabais progressifs liés aux émissions de CO₂, selon la méthode de calcul du P-LTVB (art. 7 al. 1) pour les voitures de tourisme, voitures automobiles légères et minibus

Actuellement, seuls les véhicules émettant moins de 120 gr CO₂ /km bénéficient d'un rabais écologique de 75% et 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 CO₂ /km bénéficieront d'un rabais de 90% de la taxe ; le rabais sera de 75% pour les véhicules émettant entre 95 gr CO₂ /km et 100 gr CO₂ /km et de 60% pour les véhicules émettant entre 101 gr CO₂ /km et 119 gr CO₂ /km. Les impacts ci-dessous sont prévisibles, si l'on prend en compte la proposition d'adaptation des tarifs du P-LTVB (décrits au chiffre 4.2.1). Cette augmentation s'explique par la diminution du rabais de 75% à 60% pour les véhicules entre 101 gr CO₂ par km et 119 gr CO₂ /km :

<i>Rabais progressifs liés aux émissions de CO₂*, selon la méthode de calcul du P-LTVB</i>	<i>Parc</i>	<i>Estimation du manque à gagner (-) ou gain de taxe (+), par rapport à la taxe actuelle</i>
Voitures de tourisme, voitures automobiles légères et minibus :		
émettant moins de 95 gr de CO ₂ par km, y compris véhicules électriques (90% de rabais)	17'388	- 782'527
émettant entre 95 et 100 gr de CO ₂ par km (75% de rabais)	12'333	- 225'417
émettant entre 101 et 119 gr de CO ₂ par km (60% de rabais)	76'829	+ 2'972'731
TOTAUX	106'550	+ 1'964'787

*dès lors que les calculs sont basés sur le parc des véhicules au 30.12.2020, ils ne tiennent compte que des émissions de CO₂ selon les normes NEDC

4.2.4 Adaptation du calcul de la taxe des voitures de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette, chariots à moteur 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 / lettre A, chiffre 2 de l'annexe)

Le projet prévoit de supprimer la taxe de base de 40 fr. actuellement facturée à tous les détenteurs, d'adapter à 2'500 kg la limite de poids et à 120 kW la limite de puissance. Le tarif jusqu'à 2'500 kg sera diminué à 0 fr.10 et le tarif à la puissance diminué à 1 fr.60 jusqu'à 120 kW et augmenté à 4 fr. par kW supplémentaire au-dessus de 120 kW.

L'impact pour les véhicules émettant entre 120 gr CO₂ /km et 149 gr CO₂ /km, qui ne seront soumis à aucun rabais ou malus, sera une diminution de 740'240 fr. (4'111 véhicules).

4.2.5 Introduction de malus liés aux émissions de CO₂, selon la méthode de calcul du P-LTVB (art. 7 al. 2), pour les voitures de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette, chariots à moteur légers

Les véhicules émettant 150 gr CO₂ /km et plus et les véhicules dont les émissions de CO₂ ne sont pas connues représentent un parc d'environ 29'747 véhicules. L'introduction de malus progressifs sur ces véhicules – en tenant compte de la proposition d'adaptation des tarifs du P-LTVB (décrit au chiffre 4.2.4) – aura pour effet une diminution potentielle de 3'570'631 fr.. Cette diminution s'explique par la réduction des tarifs pour répondre au postulat Volet répartie de la manière suivante :

<i>Malus liés aux émissions de CO2*, selon la méthode de calcul du P-LTVB</i>	<i>Parc</i>	<i>Estimation du manque à gagner (-) ou gain de taxe (+), par rapport à la taxe actuelle</i>
Voitures de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette, chariots à moteur légers :		
émittant entre 150 et 179 gr de CO2 par km (10%)	6'322	- 1'155'542
émittant entre 180 et 199 gr de CO2 par km (15%)	4'743	- 678'254
émittant plus de 200 gr de CO2 par km (25%)	12'225	- 885'121
dont les émissions de CO2 ne sont pas connues (15%)	6'457	- 851'714
TOTAUX	29'747	- 3'570'631

*dès lors que les calculs sont basés sur le parc des véhicules au 30.12.2020, ils ne tiennent compte que des émissions de CO2 selon les normes NEDC

4.2.6 Introduction de rabais progressifs liés aux émissions de CO2, selon la méthode de calcul du P-LTVB (art. 7 al. 1), pour les voitures de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette, chariots à moteur légers

Actuellement, seuls les véhicules émettant moins de 120 gr CO2 /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 CO2 /km bénéficieront d'un rabais de 90% de la taxe ; le rabais sera de 75% pour les véhicules émettant entre 95 gr CO2 /km et 100 gr CO2 /km et de 60% pour les véhicules émettant entre 101 gr CO2 /km et 119 gr CO2 /km. Les impacts ci-dessous sont prévisibles, si l'on prend en compte la proposition d'adaptation des tarifs du P-LTVB (décrits aux chiffres 4.2.4). Cette augmentation s'explique par la diminution du rabais de 75% à 60% pour les véhicules entre 101 gr CO2 /km et 119 gr CO2 /km.

<i>Rabais progressifs liés aux émissions de CO2*, selon la méthode de calcul du P-LTVB</i>	<i>Parc</i>	<i>Estimation du manque à gagner (-) ou gain de taxe (+), par rapport à la taxe actuelle</i>
Voitures de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette, chariots à moteur légers :		
Véhicules émettant moins de 95 gr de CO2 par km, y compris véhicules électriques (90% de rabais)	244	+ 574
Véhicules émettant entre 95 et 100 gr de CO2 par km (75% de rabais)	2	- 70
Véhicules émettant entre 101 et 119 gr de CO2 par km (60% de rabais)	1'149	- 88
TOTAUX	1'395	+ 417

*dès lors que les calculs sont basés sur le parc des véhicules au 30.12.2020, ils ne tiennent compte que des émissions de CO2 selon les normes NEDC

4.2.7 Suppression du rabais de 50% pour les voitures automobiles de transport légères diesel équipées d'un filtre à particules et immatriculées avant le 31 décembre 2013

Actuellement, il y a encore 17'347 véhicules diesel équipés d'un filtre à particules qui bénéficient du rabais de 50%. Si l'on tient compte des propositions d'adaptation des tarifs du P-LTVB (décrites aux chiffres 4.2.1 et 4.2.4.), l'augmentation de la taxe projetée pour ces véhicules peut être estimée à 5'290'000 fr. Dans le tableau récapitulatif des effets financiers ci-après 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.

4.2.8 Modification du tarif des voitures automobiles lourdes de transport et prise en compte du poids à vide des tracteurs à sellette lourds

Le projet prévoit de diminuer le tarif des voitures automobiles lourdes de transport à 450 fr. jusqu'à 4'000 kg (précédemment 560 fr.) et à 110 fr. pour chaque tranche de 1'000 kg supplémentaire (précédemment 140 fr.) et de prendre en compte le poids à vide pour les tracteurs à sellette (poids total pour les autres véhicules lourds).

Ces mesures ont pour résultat une diminution de 1'965'071 fr.

4.2.9 Suppression de la double taxation des plaques interchangeableables (art. 5)

Les véhicules en plaques interchangeableables 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 environ 38'359 plaques couvrant 78'173 véhicules, pour un total de taxe de 3'299'000 fr. Ce chiffre ne sera plus facturé et représentera ainsi une baisse des revenus de la taxe automobile.

4.2.10 Modification des tarifs des remorques de transport jusqu'à 500 kg (lettre H de l'annexe)

Le projet prévoit de diminuer à 50 fr. le tarif des remorques jusqu'à 500 kg (précédemment 65 fr. jusqu'à 250 kg et à 129 fr. jusqu'à 500 kg.) et à 100 fr. de 501 kg à 1'000 kg (précédemment à 194 fr.). Cette proposition concerne 11'380 remorques et aura pour impact une diminution de 1'004'000 fr.

4.2.11 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.

4.2.12 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 1'800 véhicules par année, ce qui représente – compte tenu d'une exonération de 24 mois pour toute nouvelle immatriculation – une baisse des taxes facturées de 90'000 fr. (1'800 x 25 fr. x 2) ou 45'000 fr. par année par rapport à la situation actuelle.

4.2.13 Exonération des véhicules des personnes ayant à charge une personne infirme (art. 4 al. 2 let. b P-LTVB / art. 4 P-RTVB)

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. 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.

4.2.14 Exonération partielle des véhicules appartenant à des personnes infirmes (art. 4 al. 2 let. b ch. 1 P-LTVB / art. 4 al. 2 P-RTVB)

Sur la base des macarons de parcage pour personne à mobilité réduite délivrés par le SAN, on peut estimer à 5'900 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 bénéficient actuellement pas d'exonération totale. La diminution est estimée à 1'235'400 fr. (5'800 véhicules avec une taxe moyenne de 426 fr. à 50%).

4.2.15 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.

4.2.16 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..

4.2.17 Tableau récapitulatif des effets financiers globaux

Libellé		Parc concerné (en nb véhicules)	Conséquences financières globales
Voitures de tourisme, voitures automobiles légères, minibus			
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), de la baisse du tarif de base du kW (de 2 fr. à 1.60 fr.) et de l'augmentation du tarif du kW supplémentaire, supérieur à 100 kW (de 3 fr. à 4 fr.) et des nouveaux paliers de bonus et malus			
4.2.1	Introduction de malus progressifs liés aux émissions de CO2 (plus de 150 gr de CO2 par km)	196'162	11'876'985
4.2.2			
4.2.1	Introduction de rabais progressifs liés aux émissions de CO2 (moins de 120 gr de CO2 par km)	106'550	1'964'787
4.2.3			
4.2.1	Impacts sur le parc des véhicules émettant entre 120 et 149 gr de CO2 au km	125'084	-7'748'101
4.2.7	Dont impact total de la suppression du droit acquis pour les véhicules diesel filtres à particules (FAP)	15'090	4'742'876
Voitures de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette, chariots à moteur			
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), de l'augmentation de la limite des kW (de 100 kW à 120 kW), de la diminution du tarif poids jusqu'à 2'500 kg (de 0.15 fr. à 0.10 fr.), de la baisse du tarif de base du kW (de 2 fr. à 1.60 fr.) et de l'augmentation du tarif du kW supplémentaire, supérieur à 100 kW (de 3 fr. à 4 fr.) et des nouveaux paliers de bonus et malus			
4.2.4	Introduction de malus progressifs liés aux émissions de CO2 (plus de 150 gr de CO2 par km)	29'747	-3'570'631
4.2.5			
4.2.4	Introduction de rabais progressifs liés aux émissions de CO2 (moins de 120 gr de CO2 par km)	1'395	417
4.2.6			
4.2.4	Impacts sur le parc des véhicules émettant entre 120 et 149 gr de CO2 au km	4'111	-740'240
4.2.7	Dont impact total de la suppression du droit acquis pour les véhicules diesel filtres à particules (FAP)	2'257	547'157
Voiture automobiles de transport lourds			
Impacts financiers de la modification des tarifs pour les voitures automobiles de transport lourds (450 jusqu'à 4'000 kg au lieu de 560 fr. et 110 au lieu de 140 fr. pour chaque tranche supplémentaire de 1'000kg) et de la prise en compte du poids à vide au lieu du poids total pour le calcul de la taxe des tracteurs à			
4.2.8	Modification des tarifs pour les voitures automobiles de transport lourds	5'051	-1'689'071
4.2.8	Prise en compte du poids à vide au lieu du poids total pour le calcul de la taxe pour les tracteurs à sellette	436	-276'000
Sous-total			-181'854
Impact financier des autres mesures (basé sur le montant de la taxe actuelle, sans modification de la méthode de calcul)			
4.2.9	Suppression de la double taxation des plaques interchangeables	78'173	-3'299'000
4.2.11	Exonération des véhicules automobiles et des bateaux des services de défense incendie et de secours	15	-7'000
4.2.12	Exonération des voitures de tourisme à motorisation uniquement électrique (24 mois dès leur immatriculation)	1'800	-45'000
4.2.13	Exonération des véhicules des personnes ayant à charge une personne infirme (exonération partielle de 50%)	1'500	-700'000
4.2.14	Exonération partielle des personnes infirmes (exonération partielle de 50%)	5'800	-1'235'400
4.2.15	Modification tarif des remorques de transport légères (de 65 fr. à 50 fr. de 0 à 250 kg, de 129 fr. à 50 fr. de 250 à 500 kg et de 194 fr. à 100 fr. de 500 à 1'000 kg)	11'380	-1'004'000
4.2.16	Introduction d'une taxe au forfait pour les bateaux des pêcheurs professionnels (fixé à 50 fr.)	122	-21'500
4.2.17	Adaptation du rabais sur les bateaux mus par un moteur électrique (augmentation du rabais de 50% à 90%)	411	-17'000
Sous-total			-6'328'900
IMPACT FINANCIER			-6'510'754

4.2.18 Affectation du malus dans le but de favoriser les formes de mobilité à faibles émissions de CO2 telles que la mobilité électrique ou la mobilité partagée

A l'entrée en vigueur de la loi, un crédit d'investissement de 25 millions sur 5 ans sera présenté. Ce crédit sera financé par les majorations de la taxe et définira les mesures de soutien aux formes de mobilité à faibles émissions de CO2 telles que la mobilité électrique ou la mobilité partagée. A l'issue de cette période de cinq ans, le Conseil d'Etat proposera si nécessaire, sur la base d'une évaluation, un autre dispositif utilisant les montants perçus au titre du malus pour contribuer à réduire les émissions de CO2 liées au trafic routier.

En ce qui concerne les aides individuelles à l'acquisition de voitures automobiles légères électriques, le projet de règlement prévoit le versement d'un montant de 2'000 fr. à l'acquisition d'une voiture automobile légère de transport à motorisation uniquement électrique jusqu'à un poids total de 2'500 kg.

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. Toutefois, une étude de l'EPFL donne des indications basées sur 3 scénarios : ultramobilité (la voiture garde une place importante), altermobilité (l'utilisation de la voiture décroît mais les ménages restent équipés) et proximobilité (baisse massive de l'usage et de la possession d'une voiture). Au niveau des voitures de tourisme, le scénario ultramobilité prévoit une forte augmentation du nombre de véhicules (546'022), le scénario altermobilité prévoit une légère augmentation (460'000) et le scénario proximobilité estime un nombre de véhicules très proche de la situation de 2018 (424'443). Le chiffre de référence pris par cette étude est de 422'312 voitures de tourisme en 2018.

4.4 Personnel

Néant.

4.5 Communes

Néant.

4.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie

Le P-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 taxer 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, principalement en termes de réduction des émissions de CO2 du trafic routier et du parc automobile vaudois.

4.7 Programme de législature 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 automobiles de transport légères 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

A ce stade, néant. La qualification des trois types de mesures (aide individuelle à l'achat d'une voiture automobile légère à motorisation uniquement électrique, soutien l'installation de bornes de recharges électriques et promotion de la mobilité partagée) au sens de la LSubv sera examinée dans le cadre du futur décret d'investissement.

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 (LTVB)
- 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.

PROJET DE LOI

sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB)

du 22 septembre 2021

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu l'article 105 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)

vu l'article 61 de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI)

vu le projet de loi présenté par le Conseil d'Etat

décète

Chapitre I Principes généraux

Art. 1 Champ d'application

¹ Il est perçu une taxe pour tout véhicule automobile, bateau et remorque de véhicule automobile immatriculés dans le canton de Vaud.

² La taxe, en francs suisses, est due par la détentrice ou le détenteur dès l'immatriculation et jusqu'à l'annulation du permis de circulation.

³ La taxe, en francs suisses, des plaques professionnelles est due par leur titulaire dès la délivrance du permis de circulation collectif et jusqu'à son annulation.

Art. 2 Taxation

¹ La taxe pour les véhicules automobiles, à l'exception des cyclomoteurs et la taxe pour les remorques sont perçues par année civile, au prorata de la durée d'immatriculation.

² La taxe pour les cyclomoteurs est perçue par année civile, dans son intégralité, quelle que soit la durée d'immatriculation.

³ La taxe pour les bateaux est perçue par année civile, dans son intégralité, quelle que soit la durée d'immatriculation. Elle est toutefois partiellement remboursée lorsqu'un bateau quitte le canton ou est détruit, au prorata de la durée restante jusqu'à la fin de l'année civile depuis le jour de la restitution du permis de navigation.

⁴ Les taxes sont exigibles:

- a. Le 28 février de chaque année civile pour les véhicules automobiles et les remorques ;
- b. Le 30 avril de chaque année civile pour les bateaux ;
- c. Le 31 mai de chaque année civile pour les cyclomoteurs.

⁵ Les prétentions en paiement ou en restitution des taxes sont prescrites par cinq ans dès l'exigibilité.

⁶ En cas de dépôt temporaire des plaques de contrôle (excepté cyclomoteurs et bateaux), la taxe est suspendue pendant la période du dépôt.

⁷ La taxe est fixée d'après les barèmes annexés à la présente loi.

Art. 3 Encaissement et frais

¹ La taxe est payée en général sur facture. Elle peut être réclamée au comptant, au moment de la prestation, dans les cas suivants :

- a. Pour les plaques à court terme, les plaques provisoires et d'exportation ;
- b. Lorsque le compte de la détentrice ou du détenteur présente des arriérés.

² Elle est payable en une seule fois.

³ Des frais sont prélevés pour les rappels. Leur montant est fixé par le Conseil d'Etat.

⁴ Les frais inhérents au remboursement de la taxe sont facturés à l'administré.

⁵ Le service en charge des automobiles et des bateaux (ci-après : le Service) perçoit la taxe.

Art. 4 Exonérations

¹ Sont exonérés totalement de la taxe:

- a. les véhicules automobiles et les remorques appartenant à l'Etat;
- b. les véhicules automobiles et les remorques des services de défense incendie et de secours ;
- c. les bateaux des sociétés de sauvetages, des services de défense incendie et de secours et ceux appartenant à l'Etat.

² Peuvent être exonérés, sur demande écrite et motivée, d'au minimum 50% de la taxe:

- a. les véhicules automobiles et les remorques appartenant aux Communes, associations de communes vaudoises et établissements autonomes de droit public, affectés uniquement à des services gratuits d'utilité publique;
- b. les voitures automobiles de transport légères appartenant à des personnes morales reconnues d'utilité publique par l'autorité fiscale compétente et affectées uniquement à des services d'utilité publique;
- c. les voitures automobiles de transport légères appartenant aux personnes suivantes:
 - 1. personnes infirmes, soit celles qui ne peuvent se déplacer sur plus de quelques centaines de mètres qu'avec des moyens auxiliaires ou en étant accompagné de manière permanente;
 - 2. personnes ayant à charge une personne infirme au sens du chiffre 1, pour autant qu'elles emploient régulièrement le véhicule bénéficiant de l'exonération à son transport.
- d. les voitures automobiles de transport des entreprises au bénéfice d'une concession fédérale pour les services de transport public de voyageurs par automobiles, ainsi que les entreprises privées de services postaux de transport de voyageurs, utilisés exclusivement à ces fins.

³ Le Conseil d'Etat peut exonérer de la taxe, pendant une durée déterminée, mais au maximum 24 mois, les voitures de tourisme légères à motorisation uniquement électrique.

Art. 5 Plaques interchangeables

¹ Lorsque deux ou plusieurs véhicules sont immatriculés en plaques interchangeables, conformément à l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV), la taxe est perçue pour le véhicule soumis à la taxe la plus élevée.

Chapitre II Taxe sur les véhicules automobiles et les remorques

Art. 6 Calcul

¹ La taxe est déterminée en fonction :

- a. du poids total en kilogramme (kg) et de la puissance en kilowatt (kW) pour les voitures automobiles de transport légères (jusqu'à 3'500 kg);
- b. du poids total en kilogramme (kg) pour les voitures automobiles de transport lourdes (excédant 3'500 kg), les voitures automobiles de travail et les remorques;
- c. du poids à vide en kilogramme (kg) pour les tracteurs à sellette lourds;
- d. de la cylindrée en centimètre cube (cm³) pour les motocycles.

² Le poids total en kilogramme, fixé à l'alinéa 1 let. a, est réduit de 25% pour les voitures automobiles de transport légères à motorisation uniquement électrique.

³ La taxe est fixée de façon forfaitaire pour :

- a. les cyclomoteurs et cyclomoteurs électriques;
- b. les motocycles électriques;
- c. les monoaxes;
- d. les véhicules automobiles et les remorques agricoles;
- e. les voitures automobiles de travail légères ou lourdes à motorisation uniquement électrique;
- f. les plaques professionnelles.

Art. 7 Rabais et majoration

¹ Le Conseil d'Etat fixe des rabais sur la taxe des voitures automobiles de transport d'un poids total jusqu'à 3'500 kg, pour encourager l'emploi de véhicules provoquant moins d'émissions nocives. Ces rabais sont fondés sur les émissions de grammes de CO₂ par kilomètre et tiennent compte de l'évolution de la technologie et des objectifs de la Confédération. Ces rabais sont fixés à 90% au maximum.

² Dans le but de réduire les émissions de CO₂ liées au trafic routier, il peut majorer la taxe des voitures automobiles de transport d'un poids total jusqu'à 3'500 kg en fonction des émissions de grammes de CO₂ par kilomètre. Ces majorations sont de 50% au maximum. Elles sont destinées à favoriser les formes de mobilité à faibles émissions de CO₂ telles que la mobilité électrique ou la mobilité partagée.

³ Il fixe des rabais pour la taxe des voitures automobiles lourdes de transport pour encourager l'emploi de véhicules provoquant moins d'émissions nocives. Ces rabais sont fondés sur les normes EURO et tiennent compte de l'évolution de la technologie. Ces rabais sont de 50% au maximum.

⁴ Il fixe des rabais pour les voitures automobiles lourdes de transport de personnes et de marchandises à motorisation uniquement électrique. Ces rabais sont de 90% au maximum.

Chapitre III Taxe sur les bateaux

Art. 8 Calcul

¹ La taxe des bateaux est calculée en fonction :

- a. de la longueur hors tout en mètres. Pour les bateaux multicoques, ce montant est majoré de 50%;
- b. de la puissance en kilowatts des moteurs dont ils sont équipés. Pour les moteurs couplés, la puissance est additionnée. Pour les moteurs non couplés, la puissance la plus élevée est prise en compte.

² La taxe des chalands est fixée en fonction de la charge utile.

³ La taxe est au forfait pour:

- a. les bateaux à rames, les pédalos et les embarcations de travail sans moteur;
- b. les bateaux des pêcheurs professionnels;
- c. les plaques professionnelles.

Art. 9 Rabais

¹ Le Conseil d'Etat fixe des rabais sur la taxe des bateaux à motorisation uniquement électrique. Ces rabais sont de 90% au maximum.

Chapitre IV Affectation de la majoration (art. 7 al. 2)

Art. 10 Soutien à la mobilité électrique

¹ Dans le but de réduire les émissions de CO₂ liées au trafic routier, le Service peut octroyer une aide individuelle à l'achat d'une voiture automobile de transport légère à motorisation uniquement électrique, financée par tout ou partie de la majoration prévue à l'art. 7 al. 2.

² Cette aide prend la forme d'un montant forfaitaire unique.

³ Ses bénéficiaires sont les personnes physiques ou morales qui acquièrent des voitures automobiles légères électriques et les immatriculent dans le canton de Vaud pendant une certaine durée.

⁴ Le Service est l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle des aides. A cette fin, il peut requérir toute information ou tous documents utiles auprès des requérants et des bénéficiaires.

⁵ Au surplus, le Conseil d'Etat fixe la procédure d'octroi, les montants accordés, la durée d'immatriculation dans le canton de Vaud à respecter et les conséquences qu'entraîne une violation de cette obligation.

⁶ Le Conseil d'Etat peut également utiliser tout ou partie de la majoration pour soutenir l'installation de bornes de recharges électriques. Il fixe les conditions et procédure d'octroi et les montants accordés.

⁷ Le service en charge de l'énergie est l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle de ces mesures de soutien à l'installation de bornes de recharges électriques.

⁸ Le financement de ces différentes mesures de soutien à la mobilité électrique est assuré par un décret d'investissement qui sera présenté dès l'entrée en vigueur de la loi.

Art. 11 Soutien à d'autres mesures visant à réduire les émissions de CO2

¹ Le Conseil d'Etat peut aussi affecter tout ou partie de la majoration à d'autres projets en rapport avec la réduction des émissions de CO2 liées à la mobilité, notamment à la promotion de la mobilité partagée (installation de places de mobilité partagée, etc.).

² Il fixe les mesures concernées, les conditions et procédure d'octroi et les montants accordés.

³ Le service en charge de la mobilité est l'autorité compétente pour l'octroi, le suivi et le contrôle de ces aides.

⁴ Le financement de ces mesures est assuré par un décret d'investissement qui sera présenté dès l'entrée en vigueur de la loi.

Chapitre V Dispositions finales

Art. 12 Abrogation

¹ La loi du 1er novembre 2005 sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux est abrogée.

Art. 13 Entrée en vigueur

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'article 84 alinéa 1 lettre a de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Annexes

1. Barèmes fixant le montant de la taxe pour chaque genre de véhicule

Barèmes fixant le montant de la taxe pour chaque genre de véhicule

**Barèmes fixant le montant de la taxe pour chaque genre de véhicule
(Art. 2 al. 7, art. 6 et art. 8)**

Les genres de véhicules sont déterminés par l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41)

	Francs suisses (fr.)
BARÈMES POUR LES VEHICULES AUTOMOBILES	
A. Voitures automobiles de transports légères (jusqu'à 3'500 kg)	
1. Voiture de tourisme, voitures automobiles légères, minibus	
a. Taxe selon le poids :	
- Jusqu'à 2'500 kg, par kg	0.15
- Pour chaque kilo supplémentaire	0.30
b. Taxe selon la puissance :	
- Jusqu'à 100 kW, par kW	1.60
- Pour chaque kW supplémentaire	4.00
2. Voiture de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette, chariots à moteur	
a. Taxe selon le poids :	
- Jusqu'à 2'500 kg, par kg	0.10
- Pour chaque kilo supplémentaire	0.30
b. Taxe selon la puissance :	
- Jusqu'à 120 kW, par kW	1.60
- Pour chaque kW supplémentaire	4.00
B. Voitures automobiles de transports lourdes (plus de 3'500 kg)	
1. Voitures automobiles de transports lourdes, à l'exception des tracteurs à sellette	
Taxe selon le poids total :	
- Jusqu'à 4'000 kg	450.00
- Pour chaque tranche de 1'000 kg supplémentaire	110.00
2. Tracteurs à sellette lourds	
Taxe selon le poids à vide :	
- Jusqu'à 4'000 kg	450.00
- Pour chaque tranche de 1'000 kg supplémentaire	110.00
C. Voitures automobiles de travail légères (jusqu'à 3'500 kg) ou lourdes (plus de 3'500 kg)	
1. Voitures automobiles de travail légères ou lourdes, à l'exception des véhicules à motorisation uniquement électrique	
Taxe selon le poids	
- Jusqu'à 4'000 kg	66.00
- Pour chaque tranche de 1'000 kg supplémentaire	7.00
2. Voitures automobiles de travail légères ou lourdes à motorisation uniquement électrique	
Taxe au forfait	25.00
D. Motocycles et véhicules qui leur sont assimilables (quadracycles, tricycles)	
a. Taxe selon la cylindrée	
- Jusqu'à 50 cm ³	65.00
- De 51 cm ³ à 100 cm ³	87.00
- Pour chaque tranche de 100 cm ³ supplémentaire	22.00
b. Motocycles et véhicules assimilables électriques	13.00

E. Cyclomoteurs	
Taxe au forfait :	
a. Cyclomoteurs	20.00
b. Cyclomoteurs électriques	9.00
F. Véhicules automobiles agricoles	
Taxe au forfait :	
a. Tracteurs	124.00
b. Chariots à moteur	74.00
c. Chariots de travail	59.00
d. Monoaxes	74.00
e- Véhicules automobiles agricoles à motorisation uniquement électrique	25.00
G. Monoaxes	
Taxe au forfait :	87.00
BARÈMES POUR LES REMORQUES	
H. Remorques de transports	
Taxe selon le poids :	
- Jusqu'à 500 kg	50.00
- De 501 à 1'000 kg	100.00
- De 1'001 à 2'000 kg	258.00
- De 2'001 à 4'000 kg	323.00
- De 4'001 à 8'000 kg	387.00
- De 8'001 à 16'000 kg	452.00
- De 16'001 à 32'000 kg	517.00
- De 32'001 à 64'000 kg	646.00
- Dès 64'001 kg	904.00
I. Remorques de travail	
Taxe selon le poids	
- Jusqu'à 2'000 kg	56.00
- De 2'001 à 4'000 kg	61.00
- De 4'001 à 8'000 kg	66.00
- De 8'001 à 16'000 kg	72.00
- De 16'001 à 32'000 kg	78.00
- De 32'001 à 64'000 kg	95.00
- Dès 64'001 kg	110.00
J. Remorques agricoles	
Taxe au forfait :	51.00
BARÈMES POUR LES BATEAUX	
K. Bateaux à voiles, bateaux à voiles équipés d'un moteur et bateaux à moteur	
a. Taxe selon la longueur :	
- Jusqu'à 5 m	35.00
- Pour chaque décimètre (0,1 m) supplémentaire	2.00
b. Taxe selon la puissance, des moteurs dont les bateaux sont équipés :	
- Jusqu'à 6 kW	30.00
- Pour chaque kW supplémentaire, jusqu'à 200 kW	4.00
- Pour chaque kW supplémentaire dès 201 kW	8.00

L. Chalands	
Taxe selon la charge utile :	
- Jusqu'à 10 tonnes	61.00
- Pour chaque tonne supplémentaire	1.00
M. Autres bateaux	
Taxe au forfait :	
a. Bateaux à rames et pédalos	25.00
b. Embarcations de travail sans moteur	49.00
c. Bateaux de pêcheurs professionnels	50.00
BARÈMES POUR LES PLAQUES PROFESSIONNELLES	
N. Plaques professionnelles	
Taxe au forfait :	
a. Motocycles de tous genres	218.00
b. Véhicules automobiles légères et lourdes de tous genres	655.00
c. Véhicules automobiles agricoles de tous genres	205.00
d. Remorques de tous genres	364.00
e. Bateaux de tous genres	146.00