GRAND CONSEIL

MAI 2018 **RC-MOT**
(18_MOT_021)

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

Motion Pierre Volet et consorts - Pour une taxe raisonnable et concurrentielle. Art. 120 à 126 LGC.

1. PRÉAMBULE

La commission nommée pour étudier cette motion s'est réunie le lundi 30 avril 2018, à la Salle des Charbon, Place du Château 6, à Lausanne. Elle était composée de Madame la Députée Pierrette Roulet-Grin, ainsi que de Messieurs les Députés Hugues Gander, Werner Riesen, Daniel Ruch, Christian Van Singer, Pierre Volet et de la soussignée, confirmée dans le rôle de présidente-rapportrice.
Madame la Conseillère d'État Jacqueline de Quattro, Cheffe du Département du territoire et de l'environnement (DTE) était également présente ainsi que Monsieur Pascal Chatagny, Chef du Service des automobiles et de la navigation (SAN) et Madame Emmanuelle Favre, juriste d'État-major au SAN.
Les notes de séance ont été prises par Monsieur Fabrice Lambelet, secrétaire de commissions parlementaires au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC).

2. POSITION DU MOTIONNAIRE

Le motionnaire présente les raisons qui l'ont convaincu de déposer sa proposition :

- il souhaite «faire un geste » en faveur des vaudois en demandant un rabais linéaire de 40% sur la taxe perçue sur les véhicules immatriculés ;
- une baisse de cette taxe profiterait à une large partie de la population ainsi qu'aux entreprises vaudoises, sachant qu'il y a plus de 550'000 véhicules immatriculés dans le canton de Vaud ;
- les taxes automobiles vaudoises sont parmi les plus élevées de Suisse et les contribuables vaudois paient de plus en plus d'impôts et de taxes ;
- cette baisse faciliterait le transport de matières premières vaudoises. Les entreprises vaudoises du bâtiment seraient alors plus concurrentielles par rapport aux entreprises externes au canton ;
- enfin, pour lui, il n'est pas opportun d'attendre une révision de la loi ni d'imaginer de nouveaux rabais qui ne ferait que d'ajouter de la complexité. Le rabais linéaire de 40% est simple et rapide.

Pour lui, ce rabais linéaire ne pénaliserait pas le SAN, celui-ci encaissant bien plus que le montant de ses charges.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

La Conseillère d'État indique que cette demande de baisse linéaire de 40% de la taxe sur l'ensemble des véhicules immatriculés pourrait entraîner, selon un calcul du Service d'analyse et de gestion financières (SAGEFI), une baisse annuelle des recettes de l'ordre de CHF 96,46 millions.

Ainsi, cette proposition aurait des incidences sur les finances de l'État dans leur ensemble et, par conséquent, sur les prestations qu'il finance. À cela s'ajoute les effets financiers d'objets prioritaires et majeurs, notamment la Feuille de route fiscale et sociale de la 3e réforme de la fiscalité des entreprises (RIE III). À cet égard, le Grand Conseil a pris acte de la planification financière 2019-2022 en mars dernier.

D'autre part, le surcoût systématique de la taxe automobile vaudoise n'est pas démontré. En effet, le Chef de service du SAN donne quelques chiffres sur la base de la documentation annexée à la motion sur les 3 types de véhicules les plus vendus en Suisse avec une comparaison des taxes perçues entre 3 cantons romands :

- pour une VW Polo 1.2 TSI : CHF 104,90.- dans le canton de Vaud ; CHF 387.- dans le canton de Fribourg et CHF 168.- dans le canton du Valais ;
- pour une Skoda Fabia 1.2 TSI : CHF 110.- dans le canton de Vaud ; CHF 395.- dans le canton de Fribourg et CHF 168.- dans le canton du Valais ;
- pour une Mini Cooper : CHF 700.- dans le canton de Vaud ; CHF 502.- dans le canton de Fribourg et CHF 269.- dans le canton du Valais.

En conséquence, le Conseil d'État est très réticent à suivre la proposition du motionnaire. Néanmoins, il est conscient de la nécessité de modifier la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB). Pour la Conseillère d'État, il est plus judicieux de réviser la loi en visant des rabais ciblés pour les entreprises et travailler sur les critères écologiques plutôt que viser « la politique de l'arrosoir » préconisée par cette motion qui, si elle était acceptée, offrirait en moyenne, un rabais linéaire de CHF 240.- par véhicule et par année.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Une députée estime que le prix de la taxe est politique, et non pas rationnel, notamment avec la volonté d'éliminer les imposantes voitures dans les grandes villes par exemple. Le Chef de service lui répond que les critères, servant de base pour le calcul comme le poids ou la puissance, sont écologiques. Plus le véhicule consomme et pollue, plus il paiera. La décision d'introduire ces critères pour favoriser les véhicules peu polluants était un choix politique.

Plusieurs députés suivent le motionnaire s'agissant de la distorsion de concurrence des entreprises vaudoises subissent et suggèrent au Conseil d'État d'étudier des pistes dans ce sens et notamment l'idée d'un rabais de flotte pour les petites et moyennes entreprises (PME) vaudoises dans le cadre de la révision légale.

Par contre, ils ne peuvent entrer en matière quant aux conséquences financières que provoquerait cette motion avec un manque à gagner annuel de près de CHF 100 millions pour l'État. L'amputation de cette somme prétériterait notamment la rénovation et la construction de routes vaudoises.

Plusieurs députés appellent de leurs vœux une révision de la loi pour mieux « coller » aux importants développements de l'industrie automobile. À l'appui de ces affirmations, le Chef de service rappelle qu'aujourd'hui les détenteurs d'un véhicule électrique paient une taxe de CHF 25.- alors que ces véhicules utilisent les mêmes infrastructures routières. De même, le système de taxation des poids-lourds lié aux normes européennes d'émission (normes euro) est à revoir également, celui-ci ne correspondant plus au parc de camions dans le canton.

Le Département indique vouloir garder les critères du poids et de la puissance dans le cadre de la révision de la loi, et ce, pour 2 raisons :

- le changement des critères de calcul implique de recourir à d'importantes simulations, dont le résultat n'est pas sûr. Il y aurait des incertitudes quant au montant de l'encaissement de la taxe ;
- l'affaire « Volkswagen (VW) » a généré de l'incertitude quant au critère de l'émission de CO_2, a contrario des critères du poids et de la puissance.

Sur la forme de l'objet enfin, la commission reconnaît qu'une motion, au sens étroit du terme, demande la modification d'un point dans une loi. Or, la proposition examinée ne concerne pas un point de la loi, le mode de calcul de la taxe automobile étant de niveau réglementaire et donc de compétence du Conseil d'État. Ces différents arguments poussent plusieurs députés à demander la transformation de la motion en postulat.

5. VOTE DE LA COMMISSION

La commission accepte à la majorité la transformation de la motion en postulat (sans l'accord du motionnaire).

La commission recommande ensuite au Grand Conseil de renvoyer au Conseil d'État la motion transformée en postulat par 5 voix pour et 2 voix contre.

Lausanne, le 29 mai 2018.

La présidente-rapportrice :
(*signé*) Valérie Schwaar