

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

**Exposé des motifs et projet de loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) et
Rapports du Conseil d'État 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**

1. PRÉAMBULE

1.1. DÉROULEMENT DES SÉANCES ET MEMBRES DE LA COMMISSION

Afin de traiter le présent exposé des motifs et projets de loi (EMPL), la Commission s'est réunie à 8 reprises : le 2 décembre 2021 ; le 13 janvier 2022 ; le 3 février 2022 ; les 7 et 28 mars 2022 ; les 10 et 23 mai 2022 ; le 9 juin 2022.

Les séances de commission se sont déroulées dans plusieurs lieux sis au sein du Parlement cantonal, à savoir : Salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne ; Salles du Bulletin ainsi que Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne.

Sous la présidence de Monsieur le Député Denis Corboz, la Commission était initialement composée de Mesdames les Députées Florence Bettschart-Narbel, Alice Genoud, Sabine Glauser Krug, et Muriel Thalmann ainsi que de Messieurs les Députés Jean-Luc Bezençon, Jean-Christophe Birchler, Arnaud Bouverat, Jean-Daniel Carrard, Salvatore Guarna, Philippe Jobin, David Raedler, Werner Riesen, Daniel Ruch, Nicolas Suter, Pierre Volet et Marc Vuilleumier.

Le Conseil d'Etat était représenté par Madame Christelle Luisier Brodard, Cheffe du Département des institutions et du territoire (DIT) ; Monsieur Pascal Chatagny, Chef du service des automobiles et de la navigation du Canton de Vaud (SAN) ; Madame Emmanuelle Favre, Juriste à l'Etat-Major du SAN ; Monsieur Yves Wüthrich, Chef de la division Finances et Controlling au SAN.

Le Secrétariat du Grand Conseil (SGC) était représenté par Monsieur Florian Ducommun. Le Secrétaire de la Commission s'est, entre autres, chargé de l'administration relative à la tenue des séances de commissions, de la rédaction des notes de séances et procès-verbaux à l'issue des séances, ou encore du suivi des différents amendements proposés en séance puis de l'édition de tableaux miroirs : qu'il en soit ici vivement remercié.

1.2. REMPLACEMENTS SINGULIERS ET PERMANENTS

Dates	Excusé-e-s	Remplaçant-e-s
2 décembre 2021	<i>Néant</i>	<i>Néant</i>

13 janvier 2022	Jean-Daniel Carrard Philippe Jobin	Pierre-François Mottier <i>Non remplacé</i>
3 février 2022	Philippe Jobin	<i>Non remplacé</i>
7 mars 2022	Philippe Jobin	<i>Non remplacé</i>
28 mars 2022	Alice Genoud	Léonard Studer
10 mai 2022	Jean-Christophe Birschler Jean-Daniel Carrard	Blaise Vionnet Maurice Neyroud
23 mai 2022	Florence Bettschart-Narbel Philippe Jobin David Raedler Werner Riesen Nicolas Suter Pierre Volet Marc Vuilleumier	Maurice Neyroud Jean-Luc Chollet Andreas Wüthrich <i>Non remplacé</i> Stéphane Rezso <i>Non remplacé</i> <i>Non remplacé</i>
3 juin 2022	Jean-Christophe Birschler Arnaud Bouverat Jean-Daniel Carrard Denis Corboz Philippe Jobin David Raedler Werner Riesen Nicolas Suter Pierre Volet	Blaise Vionnet Claire Attinger Doepper Pierre-François Mottier <i>Non remplacé</i> Jean-Luc Chollet Andreas Wüthrich <i>Non remplacé</i> Stéphane Rezso Philippe Vuillemin

1.3. TRAVAUX DE LA COMMISSION ET DOCUMENTATION

En préambule, il convient de souligner le fait qu'une procédure de consultation relative à la révision de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux a été lancée en juin et s'est achevée en septembre 2020. Au total, 36 partis politiques, organisations et associations, autorités cantonales et communes ont pris part à ladite consultation.

Au cours de l'examen du projet de loi, les membres de la Commission ont requis maintes explications et déposé de multiples amendements, ce qui se traduit par la tenue de nombreuses séances de commission (8) d'une durée moyenne d'environ 2 heures, ce qui représente un peu plus de 16 heures de débats.

Dans ce contexte, les membres de la Commission ont souhaité auditionner quelques représentants des milieux concernés afin de davantage forger leurs opinions. Quatre personnes qui représentent les différents courants politiques ont ainsi été proposées, en l'occurrence 2 personnes invitées par la gauche de l'hémicycle et 2 personnes invitées par la droite de l'hémicycle (*cf. chapitre 3 Auditions*).

Suite à une proposition émise par un commissaire, la Commission a procédé à un examen du projet de loi en deux lectures. En outre, les différents amendements discutés en séance ont été, dans la mesure du possible, annoncés à l'avance. Le tableau-miroir des amendements à l'issue des travaux figure ainsi en annexe n°1.

Enfin, les documents suivants ont été remis aux commissaires dans le cadre de la Commission :

- Présentation Powerpoint effectuée par l'administration lors de la séance initiale du 2 décembre 2021, agrémenté d'un document amenant un complément d'information.
- Projet de règlement d'application de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (RTVB).
- Tableau présentant la taxation des véhicules dits « vétérans ».
- Présentation Powerpoint effectuée par l'administration consistant en un point de situation et précisions suite à la première lecture.
- Tableau présentant les impacts de différentes variantes de rabais sur les voitures de livraison, tracteurs légers, tracteurs à sellette légers, chariots à moteur légers, ainsi que les véhicules lourds, et intitulé « *Impact d'un éventuel rabais de la taxe : variantes 1+2+3* ».
- Différents tableaux-miroirs à l'issue de chaque séance consacrée à l'étude du projet de loi.

2. PRESENTATION DE L'EMPL – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Madame la Conseillère d'Etat Luisier Brodard rappelle que ce projet de loi occupe l'administration depuis fort longtemps. Le défi majeur sera de conjuguer des exigences qui peuvent paraître contradictoire :

- D'une part, préserver le climat grâce à une baisse des émissions de CO2.
- D'autre part, être en phase avec la réalité vaudoise à l'égard des besoins et attentes de la population en termes de mobilité.

Le Chef du SAN et Madame la Conseillère d'Etat Luisier Brodard présentent durant la première séance de commission un document PowerPoint, lequel est ainsi annexé au présent rapport (*cf. annexe n°2, agrémentée d'un complément d'information annexe n°3*)

La LTVB a dès lors pour objectifs de :

- Disposer d'une loi qui corresponde aux exigences actuelles en termes d'environnement et de mobilité, ainsi qu'aux évolutions technologiques.
- Inciter à l'acquisition de véhicules plus efficaces.
- Enregistrer chaque année au moins 15% de véhicules électriques sur l'ensemble des nouvelles immatriculations.
- Inscrire formellement dans la loi la pratique de taxation actuelle basée sur les critères de poids et de puissance pour les voitures automobiles légères.
- Répondre aux différents objets parlementaires déposés au Grand Conseil.
- Soutenir les entreprises avec des tarifs différenciés pour les véhicules de livraison (-3,5 tonnes) et une réduction pour les véhicules automobiles de transport lourd (+3,5 tonnes).

Les changements principaux sont ainsi les suivants :

Modifications tarifaires

- Suppression de la taxe de base de 40 CHF perçue sur les véhicules automobiles légers de transport (moins de 3,5 tonnes).
- Suppression de la double taxation des plaques interchangeable.
- Modification des tarifs des remorques de transport jusqu'à 1'000 kg.
- La LTVB prévoit un rabais maximum de 90% pour les voitures moins polluantes et un malus de maximum 50% pour les plus polluantes.

Exonérations

- Exonération de minimum 50% sur demande : véhicules appartenant à des personnes infirmes ou ayant à charge une personne infirme
- Exonération totale (au maximum pendant 24 mois) : voitures de tourisme légères à motorisation uniquement électrique

Soutien aux entreprises

- Tarif différencié pour les voitures de livraison légères
- Réduction du tarif des voitures automobiles lourdes de transports
- Forfait pour les bateaux appartenant aux pêcheurs professionnels

3. AUDITIONS

Dans le cadre d'une séance de commission ayant eu lieu le 13 janvier 2022, la Commission a auditionné les personnes suivantes :

- Monsieur Patrick Éperon, Secrétaire général de l'Association *VaudRoutes*.
- Messieurs Sylvain Croset et José Ibarra, membres du comité de l'Association transports et environnement Vaud (ATE-VD).
- Monsieur Sébastien Munafò, Géographe et Docteur ès sciences à l'EPFL, Directeur de la filiale suisse de *6t-bureau de recherche*.

3.1. POSITION DU REPRÉSENTANT DE L'ASSOCIATION VAUDROUTES¹

VaudRoutes a pour but de réaliser une communauté d'action entre ses membres, pour tout ce qui touche aux intérêts du trafic routier, fondée sur le principe du libre choix du moyen de transport. Ses membres sont en premier lieu des associations vaudoises liées au trafic routier – Fédération vaudoise des entrepreneurs (FVE), GastroVaud, sections vaudoises de l'Automobile Club de Suisse (ACS), de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), du Touring Club Suisse (TCS), ou encore de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA).

Pour cette association, l'avant-projet de loi présenté ne correspond pas à son objectif consistant à réduire les émissions de CO₂, étant donné que le Conseil d'Etat entend inscrire dans la loi le fait que les bases de calcul sur la taxation des véhicules automobiles légers s'effectuent par rapport au poids total ainsi qu'à la puissance en kilowatts, et non sur le poids total et les émissions de CO₂. Le Canton de Vaud est l'un de ceux qui taxe le plus lourdement un grand nombre de véhicules en Suisse, ce qui a par conséquent un impact sur la compétitivité des entreprises vaudoises par rapport aux cantons limitrophes.

L'abandon des critères « poids/puissance » pour la taxation des véhicules automobiles au profit du critère « émissions de CO₂ » des différents véhicules serait dès lors opportune. Enfin, il est souligné le fait que le Parlement doit conserver la compétence de fixer tout barème en matière de taxation automobile.

3.2. POSITIONS DES REPRÉSENTANTS DE L'ATE-VD ET DE *6t-bureau de recherche*²

3.2.1 ATE-VD

L'Association transports et environnement (ATE) compte quelques 100'000 membres en Suisse et environ 7'000 sur le territoire vaudois. Cette association a pour objectif de promouvoir une mobilité respectueuse envers l'humain et l'environnement, et a pour but idéal l'intérêt général pour l'ensemble de la population.

La taxe idéale devrait induire une réduction des émissions mais aussi des autres effets négatifs induits par les automobiles – notamment sur la qualité de l'air ainsi que le bruit – étant donné que les normes relatives à l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) et l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) ne sont toujours pas respectées.

Consciente que la dépendance à l'automobile concerne encore de nombreux ménages vaudois vivant en région périphérique et que les contraintes familiales et spatiales doivent être prises en compte, l'ATE considère que la puissance – et surtout la puissance « massique » – constituent des critères optimaux pour une taxation dissuasive mais épargnant les ménages économiquement vulnérables. Dès lors, il conviendrait, entre autres, de ramener le palier de poids à 2'000 kg et non pas à 2'500 kg, de taxer beaucoup plus fortement la puissance allant au-delà de 100 kW, et de diminuer les taux de rabais et de rehausser les taux de majorations.

3.2.2 *6t-bureau de recherche*

6t est un cabinet indépendant qui se situe à la charnière entre le bureau d'étude classique et le laboratoire de recherche, celui-ci s'attachant à comprendre et à analyser les comportements de mobilité, les modes de vie et les territoires pour le bénéfice de nombreux acteurs, qu'ils soient étatiques ou privés.

¹ La présentation Powerpoint effectuée en séance est annexée au présent rapport (annexe n°4)

² Les présentations Powerpoint menées en séance sont annexées au présent rapport (annexes n°5 et 6)

A cet égard, l'équipe de 6t est multidisciplinaire puisqu'elle est composée, entre autres, de géographes, sociologues, urbanistes, économistes, politistes, ou encore mathématiciens.

L'impact environnemental de la mobilité des vaudois se monte à environ 4,3 tonnes équivalents CO2 par personne/an, alors que les objectifs fixés de neutralité carbone en termes d'émissions de gaz à effet de serre supposent de diviser au minimum par 10 les émissions actuelles des vaudois, soit passer à 430 [kg] par personne/an, voire encore moins si l'on prend en compte la croissance démographique attendue dans le canton. A ces enjeux globaux, s'ajoutent des enjeux locaux majeurs, tels que la pollution atmosphérique, le bruit, la congestion automobile ou encore la protection des sols, de la nature et du paysage.

Dès lors, la taxation des véhicules apparaît comme un levier d'action indispensable du domaine « *improve* » qui consiste à améliorer l'efficacité des véhicules motorisés utilisés. La composition du parc apparaît alors cruciale dans le bilan carbone de la mobilité motorisée et ce, même si les évolutions dudit parc en Suisse vont actuellement à l'encontre des objectifs fixés. Le parc automobile, tout comme l'usage de la voiture, est avant tout différencié selon le revenu du ménage : plus celui-ci est élevé, plus les véhicules sont lourds (et puissants). La taxation des véhicules doit donc servir un double objectif d'intérêt public, soit orienter l'offre et la demande.

Plusieurs critères mériteraient ainsi d'être considérés dans un système de taxation, tels que les différents types de motorisation (électrique, gaz, éthanol, essence, diesel, hybride, hybride rechargeable dont les niveaux de pollutions locales et globales sont très différents), d'émissions de CO2 au sein d'un même type de motorisation, de poids et de puissance, ou encore de bruit.

Pour le bureau, le présent projet de loi s'adapte au nouveau contexte et met en avant une certaine philosophie d'orientation de la demande, notamment par le biais de critères déterminants comme le poids ou la puissance et de critères indirects tels que les émissions de CO2. Néanmoins, 6t observe que ce projet de loi ne prend pas du tout en compte les enjeux de pollutions locales, estime que les seuils fixés et les barèmes proposés sont timides, considère que le parc des entreprises ne doit pas être oublié, et note que les deux roues motorisées se trouvent toujours dans un angle-mort alors que ces derniers sont également sources de nuisances importantes.

4. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire s'interroge sur le sens du terme « autopartage » et sur la définition d'une voiture de livraison. Il lui est répondu que « l'autopartage » est un système permettant l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes. Au sens de l'article 11, alinéa 2, lettre e de l'Ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), ce type de véhicule est considéré comme tel :

« e. les «voitures de livraison» sont des voitures automobiles légères affectées au transport de choses (catégorie N1), y compris celles qui sont équipées, dans le compartiment de charge, de sièges supplémentaires rabattables destinés au transport occasionnel et non professionnel de personnes, pour autant que le nombre total de places assises, siège du conducteur inclus, ne soit pas supérieur à 9; »

Il est demandé pour quelle raison, la taxe forfaitaire des véhicules électriques (qui se monte à CHF 25.-) n'est plus insérée dans le projet de loi.

Madame la Conseillère d'Etat Luisier Brodard répond qu'il s'agit de favoriser l'électromobilité en exonérant pendant 2 ans toute nouvelle immatriculation de voiture électrique. Surtout, ces voitures seront taxées selon les critères généraux de poids et de puissance et non pas uniquement selon les émissions de CO2.

En outre, elle rappelle que ce projet de loi répond aux politiques et objectifs de la Confédération et du Canton (cf. page 3 de l'EMPL) :

- « les nouvelles voitures de tourisme immatriculées répondent aux objectifs de la Confédération en termes 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. »

Cela représente dès lors un énorme défi en termes de production électrique, et la réflexion devra ainsi se porter sur la nécessité de disposer de suffisamment de bornes de recharge pour mettre en œuvre l'électromobilité.

La Cheffe du DIT rappelle aussi que le rabais de 90% est destiné, d'une part, à favoriser les véhicules à très faibles émissions de CO2 (donc pas uniquement les électriques), et d'autre part, à tenir compte du poids et de la puissance. Cela signifie que les véhicules plus lourds vont être davantage taxés en termes de pourcentage.

Un commissaire s'interroge sur plusieurs points :

- Le fait que les motocycles sont peu traités dans cet EMPL, alors que certains sont très polluants et bruyants.
- Les véhicules d'entreprises seront favorisés à la différence des véhicules familiaux.
- Pour quelle raison le critère poids et puissance a été retenu par le Conseil d'Etat, alors que par exemple le Canton de Berne a opté pour le poids total calculé de manière linéaire (pour ainsi tenir compte des véhicules lourds type SUV).

Madame la Conseillère d'Etat répond que les véhicules de livraison sont clairement identifiables à la différence des véhicules utilisés par les familles ou la classe moyenne, car ils n'ont pas de critères objectivables. Ainsi, le Conseil d'Etat a choisi ce principe plutôt qu'un système arrosoir difficile à calibrer (type de famille, revenu, lieu de vie et/ou de travail).

Aux membres de l'administration de rappeler que le critère « poids/puissance » est déjà utilisé aujourd'hui et que ce critère est accepté et compris de la part de la population : plus le véhicule est lourd, plus il va être taxé. Pour les motocycles, il est souligné le fait que ces véhicules paient déjà des taxes relativement élevées par rapport aux voitures et qu'ils ne sont pas utilisés durant toute l'année.

Un commissaire aimerait connaître plusieurs éléments :

- Pour quelle raison les véhicules de l'Etat sont complètement exonérés ?
- Comment ont été fixés et appliqués les seuils pour les bonus et malus ?
- S'il serait possible d'exonérer les vélos électriques allant jusqu'à 45 km/h ?

La Cheffe du DIT répond qu'il n'y a pas de changement par rapport au système actuel, les véhicules étatiques étant déjà exonérés. Que les vélos électriques paient une taxe minimale de CHF 9.- et pour les critères des « bonus/malus », une pesée d'intérêt a été effectuée suite aux retours de la consultation.

Un commissaire se demande pourquoi il y a une telle asymétrie entre le bonus de 90% et le malus de 25%, notamment pour les véhicules type Porsche Cayenne ou Carrera.

Madame la Conseillère d'Etat rappelle qu'il convient de regarder à combien se chiffre la taxe finale : en situation intercantonale Vaud se situe en haut de la fourchette (cf. tableau ci-après).

Marque et modèle de véhicule	Emission s de CO2 en gr/km	Puissance en kW	Poids total en kg	Vaud		Taxes autres cantons							
				Actuel	Projet	FR	NE	GE	VS	JU	BE	TI	BS
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

Un commissaire se questionne sur la souplesse qui sera proposée pour l'adaptation des « bonus/malus » face à l'émergence de nouvelles technologies, tout comme elle souhaite connaître la réflexion du Conseil d'Etat par rapport à l'énergie grise.

Madame la Conseillère d'Etat confirme la souplesse des critères en vue d'introduire des véhicules qui seraient différents en fonction de leurs émissions. Concernant l'énergie grise, l'objectif prioritaire du Conseil d'Etat est de diminuer les émissions de CO2 et que le but de cette loi n'est pas d'interdire la mobilité individuelle, car nombre de personnes ont besoin d'un véhicule.

Un commissaire estime qu'avec cette loi, le règlement d'application sera décisif et qu'il serait bien de pouvoir en disposer pour s'éviter de trop long débat (cf. annexe n°7).

Madame la Conseillère d'Etat explique aussi que la taxation ne se fera pas uniquement sur les émissions de CO2 et quant au pourcentage restant pour lequel les émissions ne sont pas connues, un malus de 15% sera appliqué. Elle ajoute que pour les véhicules d'entreprises, le Conseil d'Etat souhaite toucher toutes les entreprises et prendre en considération leurs réalités.

Un commissaire demande s'il serait possible d'introduire une taxe concernant les vélos non électriques, et si cela peut se faire dans le cadre de cette loi ou s'il vaudrait mieux passer par une intervention parlementaire.

La Cheffe du DIT répond qu'aucun canton ne taxe les vélos et que le signal politique irait à l'encontre des objectifs de report modal.

Un commissaire estime que la réponse à son postulat n'est pas suffisante et rappelle que les petites et moyennes entreprises (PME) vaudoises qui utilisent des camions sont en concurrence avec les camions valaisans ou français qui bénéficient eux d'une taxation bien plus basse. De plus il pense que les PME ont été grandement pénalisées pendant la crise de la COVID-19 étant donné que la plupart ne pouvait proposer du télétravail, leurs employé-e-s se retrouvant ainsi sur la route.

5. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

Seuls les points ayant fait l'objet d'échanges entre les membres de la commission et de l'administration sont ci-après mentionnés.

1. INTRODUCTION

1.1 Généralités

1.1.1 Objectifs

Un commissaire se demande s'il serait possible d'introduire un rabais de flotte pour les entreprises.

Il lui est répondu que l'avant-projet de règlement mis en consultation prévoyait un tel projet dès 5 véhicules. Cette proposition a été abandonnée, car elle aurait pu inciter les entreprises à posséder davantage de véhicule ou de pousser les détenteurs de plusieurs véhicules à créer des entreprises individuelles « fictives » en vue de bénéficier de rabais.

De plus, ce projet de loi propose une égalité de traitement entre les particuliers et les sociétés possédant plusieurs véhicules en fixant des tarifs moins élevés pour les voitures de livraison utilisée par les entreprises. Avec cette disposition, un-e artisan-e ne disposant que d'un seul véhicule professionnel ne bénéficierait pas de rabais, alors qu'*a contrario* les entreprises avec 5 véhicules ou plus pourrait bénéficier d'un rabais.

Un commissaire estime que les entreprises bénéficiant d'un numéro de TVA devraient bénéficier d'un rabais pour pouvoir demeurer concurrentielles et qu'on ne devrait donc pas uniquement permettre des rabais.

La Cheffe du DIT répond que le Conseil d'Etat a estimé qu'une telle disposition serait injuste, car ces véhicules de livraison sont indispensables pour les entreprises au contraire des véhicules « standards » d'une entreprise qui sont soumis au « bonus-malus ». La typologie des véhicules de livraison est définie dans la loi alors qu'un véhicule d'entreprise n'a pas de typologie particulière, cela peut-être n'importe quel véhicule et qu'il peut-être aussi utilisé dans le cadre privé.

Un commissaire souhaite savoir si l'administration s'est penchée sur la question d'un éventuel conditionnement à l'existence d'un concept de mobilité d'entreprise, ce à quoi il lui est répondu par la négative.

1.2. Contexte environnemental

1.1.2 Fédéral

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

Une commissaire se demande comment les services étatiques peuvent vérifier et attester les contrôles de taux de CO2.

Il lui est répondu que l'Etat se base sur les valeurs de référence soit les données d'homologation des véhicules annoncées par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) ainsi que par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et l'Office fédéral des routes (OFROU).

2. PROJET

2.1 Éléments principaux

Un commissaire aimerait savoir :

- S'il est juste que des véhicules soient exonérés pendant 24 mois alors qu'ils utilisent l'ensemble des infrastructures toutes l'année ?
- Si l'achat d'un véhicule électrique d'occasion permet d'être exonéré 24 mois ?

Madame la Conseillère d'Etat répond que l'objectif de cette loi est d'augmenter massivement le parc de véhicules électriques neufs et non celui des véhicules d'occasion. Elle rappelle aussi que le règlement pourrait prévoir « *l'attribution d'un montant de CHF 2'000.- 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. Pour booster, nouveaux véhicules électriques et pas ceux d'occasion.* ».

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 postulant attend la fin des travaux de la Commission pour se positionner à la réponse du Conseil d'Etat. Il questionne l'administration sur la manière dont seront taxés les véhicules de collection.

Il lui est répondu qu'avec le nouveau système de calcul, les personnes possédant un ou des véhicules vétérans ne seront pas forcément prétéritées. De plus les collectionneurs – dès 3 véhicules immatriculés – ne payent que la taxe sur le véhicule le plus cher si ces véhicules sont immatriculés en plaques interchangeable.

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)

Le postulant souhaite savoir si la réponse du Conseil d'Etat à sa motion comprend à la fois les personnes individuelles et les associations (possédant des véhicules de transport pour personnes en situation de handicap), ce à quoi il lui est répondu par l'affirmative.

4. CONSEQUENCES

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

Plusieurs commissaires estiment qu'il est nécessaire d'inciter la population à changer de pratique concernant leurs achats de véhicules et qu'en choisissant un véhicule de manière sensée et efficace, la population économisera de l'argent.

Un autre commissaire rappelle que le Canton de Vaud est en comparaison intercantonale un des cantons le plus cher en matière de taxe et d'impôt.

4.2.9 Suppression de la double taxation des plaques interchangeables

Une commissaire aimerait connaître la justification de cette suppression.

Il lui est répondu qu'il s'agit d'une simplification administrative et permet aux usagères et usagers de ne pas se perdre dans des calculs complexes. A l'heure actuelle, les véhicules en plaques interchangeables sont 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* ».

6. DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI ET VOTES

6.1.COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTES SUR LES ARTICLES DE LOI

Dans la foulée de questionnements émanant de plusieurs commissaires, il est rappelé à titre liminaire que la fixation des barèmes (*lesquels figurent dans l'annexe au projet de loi*) est de compétence du Grand Conseil.

Article 1

Des commissaires déposent un amendement qui a pour but d'indiquer « l'expression des objectifs » de cette loi, ce qui permettra de mieux interpréter la loi par la suite.

« Art. 1 Objectifs et champ d'application

¹(nouveau) La Loi vise à :

a. répondre aux objectifs de la Confédération en termes d'environnement et de climat ;

b. inciter à l'immatriculation de véhicules légers et économes en énergie, et dissuader l'achat de véhicules de tourisme d'un poids dépassant 2'000 kg et 100 kW de puissance ;

c. assurer une taxation équitable, prenant en considération les particularités territoriales vaudoises et les principes du pollueur-payeur ;

d. maintenir un niveau de taxation proportionné en regard des charges directes et indirectes générées et assurant une stabilité dans les recettes de l'État. »

Madame la Conseillère d'Etat n'est pas favorable à cet amendement estimant qu'il s'agit là d'une vision partisane et que cela rendrait le projet de loi encore plus dense.

Cet amendement est finalement retiré.

Un autre amendement est proposé à l'alinéa 1, puis discuté.

« ¹ Il est perçu une taxe pour tout véhicule automobile, bateau et remorque de véhicule automobile ~~immatriculé~~ stationné dans le canton de Vaud. »

Madame la Conseillère d'Etat indique que selon les bases légales fédérales, le véhicule doit être immatriculé dans le canton du lieu de stationnement, la taxe étant perçue par celui-ci. De plus la taxation débute dès le moment où intervient l'immatriculation.

En première lecture, cet amendement a été accepté par 7 voix pour, 6 voix contre et 3 abstentions (16).

En seconde lecture, la Commission adopte un amendement visant à en revenir à la version proposée par le Conseil d'Etat par 8 voix pour, aucune voix contre et 7 abstentions (15).

Par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la Commission adopte l'article 1 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat (15).

Article 2

Afin que la taxe soit uniforme, l'amendement suivant est déposé à l'alinéa 1 :

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

Des commissaires estiment que cet amendement serait injuste et créerait une double taxation, par exemple pour une personne déménageant d'un canton à l'autre au mois de juillet.

Il est répondu que la loi fédérale interdit la double taxation. Si un tel amendement était accepté, il serait nécessaire de mettre en place un système intercantonal. De plus, pour les bateaux, les plaques ne peuvent être retirées, à la différence des plaques de véhicules qui sont déposées physiquement au SAN, ce qui les empêche de circuler.

A l'issue de la discussion, cet amendement a été retiré.

Un autre amendement est proposé. Le but de celui-ci est de faire comprendre à la personne qui désire acheter un véhicule la valeur de ce qu'il s'offre, et ainsi de le convaincre d'acheter un véhicule moins polluant.

« ² (nouveau) Une taxe de mise en circulation est perçue lors de la première immatriculation d'un véhicule dans le canton. »

Certains commissaires estiment cet amendement contre-productif et antisocial, car nombre de personnes ont besoin de leur véhicule pour aller travailler. De plus, cela poussera des potentiels acheteuses ou acheteurs à se tourner vers le marché de l'occasion.

Madame la Conseillère d'Etat signale que cet amendement ne donne aucune indication s'agissant de la typologie du véhicule, de son état (neuf ou occasion) ou encore que la taxe serait différente en fonction des émissions de CO2. Elle rappelle que ce projet de loi est le fruit d'un compromis : ajouter ainsi des taxes, et/ou diminuer certaines, risque de déséquilibrer cette loi et éventuellement de pousser au référendum.

En première lecture, cet amendement a été accepté par 8 voix pour, 7 voix contre et 1 abstention (16).

En seconde lecture, une commissaire annonce vouloir retirer cet amendement et en revenir à la version initiale.

Par 14 voix pour, aucune voix contre et 1 abstention, la Commission adopte l'amendement visant à supprimer l'alinéa 2 nouveau (15).

Un commissaire aimerait déposer un amendement à l'alinéa 7 en vue de chercher à diminuer de 40% les taxes pour les véhicules d'entreprises qui seraient identifiées grâce à leur numéro TVA.

« ⁷ La taxe est fixée d'après les barèmes annexes à la présente loi. Une réduction des taxes de 40% pour les véhicules d'entreprises sera accordée, lesquelles sont identifiées par leur numéro de TVA. »

Madame la Conseillère d'Etat estime que s'il faut modifier le barème, cela devrait se faire au terme de la loi, alors que les modifications relatives aux majorations ou rabais devraient intervenir à l'article 6. Elle pense aussi que cet amendement poserait un problème d'égalité de traitement par rapport aux sociétés qui ne sont pas assujetties à la TVA. C'est pour cette raison que l'administration a préféré retenir le critère de voiture de livraison, car ces dernières sont inscrites en tant que tels au sein du SAN. Pour payer moins de taxes, l'entrepreneuse ou l'entrepreneur pourraient opter pour un véhicule électrique ou à faible émission CO2. De plus, le SAN ne dispose pas des numéros TVA ni du chiffre d'affaires des entreprises assujetties.

Afin de toucher toutes les entreprises indépendamment de leur chiffre d'affaires ou de leur nombre de véhicules, le Conseil d'Etat a décidé de prendre comme critère celui de voiture de livraison, seul véhicule à être véritablement identifié comme véhicule d'entreprise par le SAN. Pour mémoire, l'article 11, alinéa 2, lettre e de l'OETV désigne les voitures de livraison comme tel :

« e. les «voitures de livraison» sont des voitures automobiles légères affectées au transport de choses (catégorie N1), y compris celles qui sont équipées, dans le compartiment de charge, de sièges supplémentaires rabattables destinés au transport occasionnel et non professionnel de personnes, pour autant que le nombre total de places assises, siège du conducteur inclus, ne soit pas supérieur à 9; »

Par 7 voix pour, 9 voix contre et aucune abstention, la Commission refuse le présent amendement (16).

À l'issue de la seconde lecture et à l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'article 2 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat.

Article 3

Pas de commentaires.

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'article 3 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat.

Article 4

Un député demande si les véhicules d'un groupement forestier pourraient être exonérés totalement de la taxe. L'administration lui répond que cela sera le cas si les véhicules sont affectés à des services gratuits d'utilité publique ; en revanche, ils ne seront pas exonérés totalement de la taxe dans le cas de la vente de bois.

Dans le but de taxer l'ensemble des véhicules électrifiés, l'amendement suivant est déposé à l'alinéa 1 :

« d. (nouveau) les véhicules électriques de moins de 300kg de poids à vide. »

Des commissaires estiment qu'il est tout à fait normal que l'ensemble des usagers de la route assument une partie des coûts et qu'il s'agit là d'une équité de traitement entre toutes et tous. D'autres estiment au contraire qu'il conviendrait de supprimer ces taxes pour les véhicules légers.

L'administration rappelle qu'il existe une taxe pour les cyclomoteurs électriques (qui comprend aussi les vélos électriques) et qu'elle se monte à CHF 9.- par année et à CHF 13.- par année pour les motocycles électriques. Le total annuel de ces taxes pour les cyclomoteurs électriques s'élève ainsi à CHF 18'000.-. Sont concernés – entre autres – les vélos électriques, les cyclomoteurs électriques ou les fauteuils roulants motorisés électriques (selon définition de l'OETV).

Un commissaire pense qu'il convient de favoriser l'utilisation des modes de transports bénéfique pour la communauté et rappelle que selon les calculs de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), les coûts externes des transports et de la mobilité (les dommages causés à l'environnement, les accidents, la santé) se chiffrent pour le transport motorisé privé à 9,7 milliards de francs à charge de la communauté alors que les bénéfices externes pour la santé par la mobilité douce se montent à environ 1,4 milliard de francs³.

Un commissaire pense que l'extraction des minerais utiles à la construction des batteries engendre aussi des problèmes (travail forcé, problèmes de santé, décès, etc.) et que ces batteries s'usent rapidement si on ne les utilise pas souvent. Une facture même symbolique pour ces véhicules électriques lui paraît donc nécessaire.

En première lecture, et à la faveur du vote de la présidence, cet amendement a été adopté par 7 voix pour, 7 voix contre et 1 abstention (15).

Lors du second débat, cet amendement a été modifié comme suit :

« d. (nouveau) les véhicules électriques de moins de 300kg de poids à ~~vide~~ total. »

Une commissaire estime que l'exonération complète n'est pas souhaitée, car ces véhicules utilisent le domaine public. Elle propose donc de revenir de revenir à la version proposée initialement par le Conseil d'Etat et donc ne pas créer de nouvelle lettre d).

La discussion étant close, l'amendement proposé en seconde lecture (A) est opposé à l'amendement invitant à en revenir à la version du Conseil d'Etat (B) :

Au vote, l'amendement (B) est préféré à l'amendement (A) par 9 voix contre 6 et aucune abstention (15).

Le vote se porte désormais sur l'amendement invitant à revenir à la version du Conseil d'Etat (B) envers la version adoptée en premier débat (A), à savoir :

« d. (nouveau) les véhicules électriques de moins de 300kg de poids à vide. »

Au vote, la version du Conseil d'Etat (B) est préférée à l'amendement adopté en premier débat (A) par 9 voix contre 6 et aucune abstention (15).

Un commissaire souhaite amender l'alinéa 2 en y introduisant une lettre nouvelle, avec pour objectif de favoriser l'autopartage et/ou le covoiturage, pour que des entreprises tel que *Mobility* puissent bénéficier d'exonération partielle. Exonérer partiellement ces entreprises permettrait aussi de renforcer cette offre en dehors des villes.

« e. (nouveau) les voitures automobiles appartenant à des personnes morales et affectées exclusivement à l'autopartage ou au covoiturage. »

Madame la Conseillère d'Etat estime que la formulation de l'amendement est ambiguë et permettrait à toute personne morale d'inscrire un véhicule affecté exclusivement au covoiturage.

³ [Coûts et bénéfices externes des transports](#), site web de l'Office fédéral du développement territorial ARE

Suite à quelques échanges, l'amendement a ensuite été modifié comme suit :

« e. (nouveau) les voitures automobiles appartenant à des personnes morales à but non lucratif qui ont pour but d'offrir des véhicules en autopartage ou en covoiturage, pour les véhicules qui y sont affectés. »

Il subsiste toujours des doutes concernant la viabilité et le périmètre légal de cet amendement.

En première lecture, et par 6 voix pour, 7 voix contre et 3 abstentions, la Commission refuse le présent amendement (16).

Cet amendement n'a pas été repropilé en seconde lecture.

Par 9 voix pour, aucune voix contre et 6 abstentions, la Commission adopte l'article 4 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat (15).

Article 5

Pas de commentaires.

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'article 5 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat.

Article 6

Un commissaire souhaite déposer un amendement revenant à créer un nouvel alinéa 1 :

« ¹ (nouveau) La taxe de mise en circulation correspond à 2 fois le montant de la taxe annuelle. »

Celui-ci fait référence à l'article 2 alinéa bis, avec comme intention de davantage faire réfléchir les futurs acquéreurs d'un véhicule avant leur achat.

Madame la Conseillère d'Etat est absolument opposée à cet amendement. Cela remet en cause l'équilibre entier de la loi et serait socialement injuste et ce, en prenant en exemple une famille qui devrait payer 2x CHF 400.- en plus de la taxe annuelle.

En première lecture, et par 8 voix pour, 7 voix contre et 1 abstention, la Commission adopte le présent amendement (16).

En seconde lecture, une commissaire propose d'en revenir à la version du Conseil d'Etat et de finalement supprimer cet amendement.

A l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'amendement visant à supprimer l'alinéa 1 nouveau.

Dans la foulée de quelques échanges, un commissaire propose l'amendement suivant revenant à la création d'un alinéa 4 :

« ⁴ (nouveau) Un rabais forfaitaire de 40% est appliqué aux voitures de livraison et aux minibus immatriculés par des personnes morales. »

Un commissaire signale que cette proposition permettra de faire bénéficier les associations sportives de réductions puisque ces véhicules sont assimilés à des outils de travail.

En première lecture, et par 10 voix pour, 1 voix contre et 5 abstentions, la Commission adopte le présent amendement (16).

Lors de la seconde lecture, une Députée souligne le fait que les barèmes fixant le montant de la taxe pour chaque genre de véhicule – annexés au projet de loi en pages 40 à 42 – comprennent déjà un rabais de 20%, ce qui est confirmé par l'administration.

Dès lors, introduire un nouvel alinéa 4 exigeant « un rabais forfaitaire de 40% aux voitures de livraison et aux minibus immatriculés par des personnes morales » revient à accorder à ceux-ci un rabais de 60%, qui est donc bien plus élevé que la demande formulée dans le postulat déposé par Monsieur le Député Volet. Elle pense qu'il serait préférable de directement effectuer des modifications sur lesdits barèmes – qui font partie intégrante du projet de loi – plutôt que de passer par le biais d'un alinéa dans un des articles de la loi.

Madame la Conseillère d'Etat ajoute que la proposition du Gouvernement est donc de travailler sur les barèmes – dont plusieurs variantes ont été présentées par ailleurs dans un document intitulé « *Impact d'un éventuel rabais de la taxe : variantes 1+2+3* » (cf. annexe n°8) – qui ont valeur de loi et qui sont de compétences du Grand Conseil.

Suite à quelques échanges, il est décidé à l'unanimité des membres présent-e-s (15) de travailler directement sur les barèmes – soit aux lettres A2 / B1 / B2 – et par conséquent de ne pas agir par le biais d'un amendement dans un des articles de loi.

Afin d'être certain que la Commission aille dans le sens de cette proposition, la présidence propose de voter la variante n°3 – présentée dans le document remis par l'administration – laquelle formalise ainsi un rabais de 40% et se traduit par les modifications suivantes :

« BARÈMES POUR LES VEHICULES AUTOMOBILES

A. Voitures automobiles de transports légères (jusqu'à 3'500 kg)

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 0.20 ~~0.30~~

b. Taxe selon la puissance :

- Jusqu'à 120 kW, par kW 0.50 ~~1.60~~
- Pour chaque kW supplémentaire 2.00 ~~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 78.00 ~~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 78.00 ~~110.00~~ »

Par 12 voix pour, 2 voix contre et 1 abstention, la Commission adopte l'amendement visant à modifier les lettres A1, B1 et B2 de l'annexe (15).

L'alinéa 4 nouveau voté en première lecture (cf. page 12) ne faisant ainsi plus sens, une Députée propose alors de le supprimer.

Par 13 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention, la Commission adopte l'amendement visant à supprimer l'alinéa 4 nouveau (15).

Par 12 voix pour, 1 voix contre et 2 abstentions, la Commission adopte l'article 6 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat (15).

Article 7

Un député se questionne sur les compétences du Conseil d'Etat qui fixera les rabais et majoration de manière annuelle, il aimerait que cette compétence échoie au Grand Conseil. Il dépose l'amendement suivant.

« ¹ Le Grand Conseil fixe les rabais et les majorations. 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. »

En première lecture, la Commission a refusé cet amendement par 1 voix pour, 14 voix contre et aucune abstention (15).

Des membres de la commission estiment néanmoins que des formules potestatives laisseraient davantage de marge au Conseil d'Etat.

Par conséquent, il est proposé l'amendement suivant à l'alinéa 1, tout en y insérant le terme « annuelle » :

« ¹ Le Conseil d'Etat peut fixer des rabais sur la taxe annuelle 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. »

Madame la Conseillère d'Etat répond que ces éléments sont de compétence gouvernementale ainsi que d'ordre réglementaire et ils peuvent donc être fixés chaque année. Cela relève donc davantage de la pratique dans un cadre légal que de matière à être discuté annuellement par le Grand Conseil

En seconde lecture, la Commission a confirmé l'adoption de cet amendement à l'unanimité des membres présent-e-s (16).

À l'alinéa 2, un député souhaiterait finalement fixer une majoration à hauteur de 25% 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 25% 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. »

Un autre député estime qu'une majoration maximale de 25% serait insuffisante et n'aurait aucun effet sur le choix du véhicule, car il estime juste que les malus se situent au même niveau que les bonus à savoir 90%.

« 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 90% 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. »

Madame la Conseillère d'Etat invite les membres de la commission à rejeter ces deux amendements et d'en rester à la version du Conseil d'Etat. Fixer un malus à 25% ne laisserait plus aucune marge à l'administration en cas de hausse, car il serait déjà au maximum prévu dans le cadre de la loi. En outre, un incitatif négatif plus

important heurterait la population, menacerait cette loi d'un référendum, de potentielles fraudes de plaques ou encore de fuites vers les cantons voisins.

Une Députée se dit dépitée par certaines prises de position puis rappelle qu'il reste 3 ans à l'humanité afin de réduire drastiquement ses émissions de CO2 pour garder une planète viable. Elle trouve que les discussions sont en décalage avec la réalité environnementale et estime qu'il est nécessaire que les Député-e-s prennent leurs responsabilités afin que la population prenne conscience des enjeux climatiques.

Afin de simplifier la procédure de vote, les propositions (A) et (B) seront opposées et ce, uniquement sur la valeur du taux, à savoir 25% (A) contre 90% (B).

Au vote, l'amendement (A) est préféré à l'amendement (B) par 8 voix contre 7 (15).

Le vote s'est ensuite porté sur l'amendement (A) envers la version initiale du Conseil d'Etat (B).

Au vote, la version du Conseil d'Etat (B) est préférée à l'amendement (A) par 10 voix contre 5 (15).

En seconde lecture, un amendement technique est proposé afin d'être en phase avec l'alinéa 1 :

« ² Dans le but de réduire les émissions de CO2 liées au trafic routier, il peut majorer la taxe annuelle 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. »

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte cet amendement.

La Commission propose deux amendements techniques similaires aux alinéas 3 et 4, soit d'insérer une formule potestative afin d'être en phase avec les deux précédents alinéas :

« ³ Il peut fixer 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 peut fixer 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. »

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte ces deux amendements.

Par 12 voix pour, 2 voix contre et 1 abstention, la Commission adopte l'article 7 tel qu'amendé (15).

Article 8

Pas de commentaires

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'article 8 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat.

Article 9

Pas de commentaires

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'article 9 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat.

Article 10

Cet article visant à encourager la mobilité électrique, un commissaire propose l'amendement suivant :

« ³ (nouveau) Une aide individuelle à l'achat d'un cyclomoteur doté d'un système de propulsion électrique et d'une éventuelle assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h conformes à l'art. 18 let. a ch. 2 OETV peut également être accordée par le Conseil d'Etat. »

Selon ce Député, de nombreuses études confirment que l'aide à l'achat pour les véhicules électriques pousse des personnes hésitantes à acquérir un vélo électrique. La forme potestative de l'amendement laisse ainsi toute latitude au Conseil d'Etat.

Un commissaire répond que ces vélos sont devenus bons marchés et coûtent moins cher qu'une voiture.

Plusieurs députés estiment qu'un vélo électrique de qualité, avec une batterie construite dans l'optique de durer, coûte au moins CHF 3'000.-, ce qui représente tout de même une certaine somme. Le Canton pourrait aider financièrement des communes qui n'ont pas encore mis en place de telles subventions, le Canton de Genève ayant par exemple déjà mis en place de telles subventions. Cette mesure permettrait aussi à la population d'effectuer de plus longs déplacements, en particulier dans les agglomérations et par conséquent en dehors des centres urbains. Une étude menée par l'Université de Lausanne intitulé « [La pratique du vélo à assistance électrique à Lausanne](#) » confirme le report modal de la voiture vers le vélo électrique.

D'autres députés estiment au contraire que le programme de soutien intitulé Plan énergie et climat communal (PECC) existe déjà et qu'il convient d'éviter ce genre de mesures au niveau de la responsabilisation propre des autorités locales. Ils estiment que si cette subvention est limitée dans le temps elle serait peu incitative. De plus de nombreuses communes offrent déjà de telles subventions.

Madame la Conseillère d'Etat craint une démission des communes dans le cas où le canton subventionnerait ce type d'achat. Elle indique aussi qu'il n'existe aucune obligation légale poussant les communes à mettre en œuvre des subventions pour les vélos électriques. La question est de savoir si l'Etat doit se substituer aux communes. Elle craint aussi qu'une telle mesure constitue davantage un incitatif à la baisse qu'à la hausse.

Un Député réplique qu'il n'est pas ici question que l'Etat se substitue au rôle des communes, mais qu'il s'agit plutôt de l'instauration d'une politique publique sur l'ensemble du canton permettant aux citoyennes et citoyens de disposer des mêmes prestations.

*En première lecture, la Commission a adopté cet amendement
par 7 voix pour, 6 voix contre et 1 abstention (14).*

*En seconde lecture, et à la faveur du vote de la présidence, la Commission adopte cet amendement
par 7 voix pour, 7 voix contre et 1 abstention (15).*

En vue de clarifier l'alinéa 4, la modification suivante est proposée :

« ⁴ Ses bénéficiaires sont les personnes physiques ou morales qui immatriculent un des véhicules mentionnés aux alinéas 1, 2 et 3 acquièrent des voitures automobiles légères électriques et les immatriculent dans le canton de Vaud pendant une certaine durée prévue dans le règlement. »

Par 13 voix pour, 1 voix contre et 1 abstention, la Commission adopte cet amendement (15).

Par 7 voix pour, 5 voix contre et 3 abstentions, la Commission adopte l'article 10 tel qu'amendé (15).

Article 11

Pas de commentaires

*À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'article 11 tel qu'initialement proposé
par le Conseil d'Etat.*

Article 12

Pas de commentaires

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'article 12 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat.

Article 13

Pas de commentaires

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte l'article 13 tel qu'initialement proposé par le Conseil d'Etat.

6.2.COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTES SUR L'ANNEXE AU PROJET DE LOI

Lettres A1 et A2

Par 11 voix pour, aucune voix contre et 4 abstentions, la Commission adopte les lettres A1 ainsi que A2 (15).

Lettres B1 et B2

Par 12 voix pour, aucune voix contre et 3 abstentions, la Commission adopte les lettres B1 ainsi que B2 (15).

Lettres C1, C2 et D

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte les lettres C1, C2 et D.

Lettre E

Par 11 voix pour, 1 voix contre et 3 abstentions, la Commission adopte la lettre E (15).

Lettre F

Un commissaire souhaite que la taxe indiquée aux lettres a, b et c soit ramenée à CHF 50.-.

Par 4 voix pour, 9 voix contre et 2 abstentions, la Commission refuse cet amendement (15).

Par 12 voix pour, 1 voix contre et 2 abstentions, la Commission adopte la lettre F (15).

Lettres G / H / I / J / K / L / M / N

À l'unanimité des membres présent-e-s (15), la Commission adopte les lettres G / H / I / J / K / L / M / N.

Par 13 voix pour, 2 voix contre et aucune abstention, la Commission adopte la présente annexe dans son ensemble (15).

6.3.VOTE FINAL SUR LE PROJET DE LOI

La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi par 14 voix pour, 1 voix contre et aucune abstention (15).

6.4.ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE LOI

La Commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de loi à l'unanimité des membres présent-e-s (15).

7. DISCUSSION SUR LES RAPPORTS DU CONSEIL D'ÉTAT AU GRAND CONSEIL ET VOTES

7.1.RAPPORT DU CONSEIL D'ÉTAT AU POSTULAT PIERRE VOLET ET CONSORTS – POUR UNE TAXE RAISONNABLE ET CONCURRENTIELLE (19_POS_145)

La discussion n'a pas été sollicitée.

*La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat par
14 voix pour, 1 voix contre et aucune abstention (15).*

7.2. RAPPORT DU CONSEIL D'ÉTAT SUR LA MOTION SABINE GLAUSER KRUG ET CONSORTS - TAXE SUR LES MOTEURS DE BATEAUX DESTINÉS À LA PÊCHE PROFESSIONNELLE (18_MOT_045)

La motionnaire constate que cette réponse va au-delà de ce qui a été demandé, mais accepte néanmoins la réponse du Conseil d'État à sa motion. Aussi, l'ancienne Conseillère d'État Madame Jacqueline de Quattro avait indiqué lors de l'examen de cet objet parlementaire qu'il y aurait une concertation avec les autres cantons pour harmoniser ces tarifs. La commissaire se demande donc si de tels échanges ont permis au canton de Vaud de fixer ses propres taxes.

L'administration indique que le SAN a pris compte des tarifs appliqués par les cantons voisins pour fixer ces taxes, mais qu'il n'y a toutefois aucune harmonisation intercantonale.

*La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat
à l'unanimité des membres présents (15).*

7.3.RAPPORT DU CONSEIL D'ÉTAT À LA MOTION ARNAUD BOUVERAT – TAXE AUTOMOBILE : STOP À LA TAXATION DE LA MOBILITÉ RÉDUITE (19_MOT_101)

La discussion n'a pas été sollicitée.

*La Commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat
à l'unanimité des membres présents (15).*

Lausanne, 8 novembre 2022

*Le rapporteur :
(Signé) Denis Corboz*

Annexes : ment.

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
décrète

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.

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
décrète

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

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:

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

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 interchangeable, 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;

¹ Lorsque deux ou plusieurs véhicules sont immatriculés en plaques interchangeable, 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.

- 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 peut fixer des rabais sur la taxe annuelle 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 annuelle 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 peut fixer 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 peut fixer 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

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.

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 (nouveau) Une aide individuelle à l'achat d'un cyclomoteur doté d'un système de propulsion électrique et d'une éventuelle assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h conformes à l'art. 18 let. a ch. 2 OETV peut également être accordée par le Conseil d'Etat.

⁴ Ses bénéficiaires sont les personnes physiques ou morales qui immatriculent un des véhicules qui figurent aux alinéas 1, 2 et 3 ~~acquièrent des voitures automobiles légères électriques et les immatriculent~~ dans le canton de Vaud pendant une ~~certaine~~ durée prévue dans le règlement.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ 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

⁹ 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

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**(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	<u>0.20</u> 0.30
b. Taxe selon la puissance :	
- Jusqu'à 120 kW, par kW	<u>0.50</u> 1.60
- Pour chaque kW supplémentaire	<u>2.00</u> 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	<u>78.00</u> 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	78.00 110.00
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 (quadricycles, 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



Commission du Grand Conseil Jeudi 2 décembre 2021

Loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux

Christelle Luisier Brodard
conseillère d'Etat, cheffe du DIT
Pascal Chatagny
chef du SAN

Département des institutions et du territoire (DIT)
Service des automobiles et de la navigation (SAN)



Christelle Luisier Brodard

Conseillère d'Etat,
Cheffe du Département des institutions et du territoire



Contexte fédéral

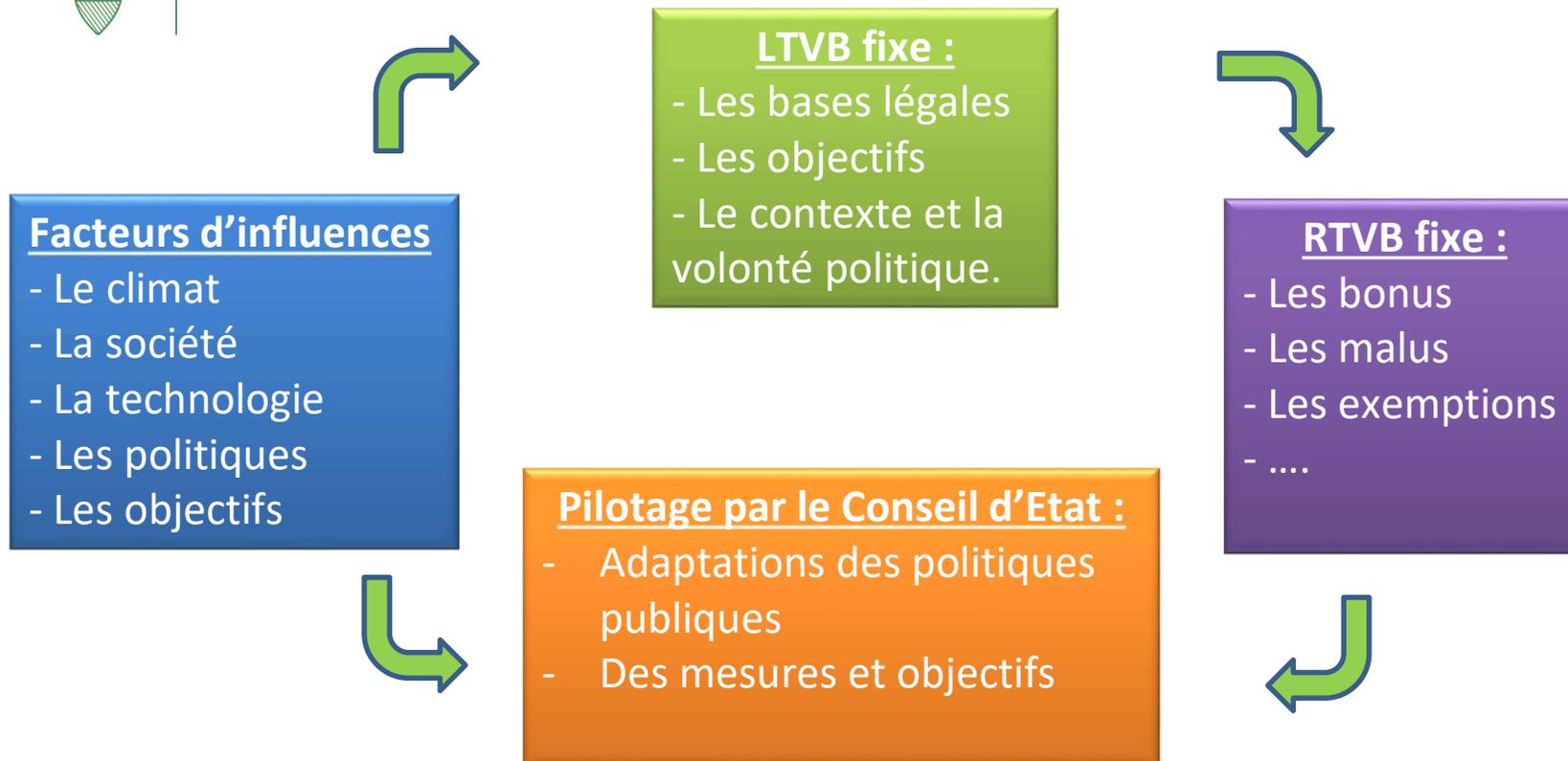
- Feuille de route sur la mobilité électrique dès 2022
- Prescriptions concernant les émissions de CO2
- Stratégie climatique
- Neutralité carbone dès 2050



Contexte cantonal

- Plan climat vaudois
- Plan des mesures OPair
- Conception cantonale de l'énergie (CoCEn)
- Urgence climatique déclarée par le Grand Conseil en mars 2019
- Plusieurs objets parlementaires

LTVB - Réflexions autour de la LTVB



Remarques générales

- Ce projet est très complexe et intègre de nombreux paramètres
- Il concerne plus de 600'000 véhicules et 630'000 conducteurs-trices
- Il introduit pour la première fois des malus
- Des équilibres ont été trouvés mais sont très fragiles
- Le projet donne au Conseil d'Etat un outil souple qui permet d'adapter rapidement le dispositif en fonction de l'évolution de la situation (évolution du parc, des technologies, des habitudes de consommation, du climat, etc..)

Les objectifs de la LTVB (1)

- **Disposer d'une loi qui corresponde aux exigences actuelles en termes d'environnement et de mobilité, ainsi qu'aux évolutions technologiques**
- **Inciter à l'acquisition de véhicules plus efficaces**
- **Enregistrer chaque année au moins 15% de véhicules électriques sur l'ensemble des nouvelles immatriculations**

Les objectifs de la LTVB (2)

- **Inscrire** formellement dans la loi la pratique de taxation actuelle basée sur les **critères de poids et de puissance** pour les voitures automobiles légères
- **Répondre aux différents objets parlementaires déposés au Grand Conseil**
- **Soutenir les entreprises avec des tarifs différenciés** pour les véhicules de livraison (-3,5 tonnes) et une réduction pour les véhicules automobiles de transport lourd (+3,5 tonnes)

Les étapes

- Consultation sur l'avant-projet de loi entre le 20 juin et le 30 septembre 2020
- 36 retours ont été adressés provenant des partis politiques, organisations et associations, autorités cantonales et quelques communes
- Remise du projet de loi au Grand Conseil : novembre 2021
- Date d'entrée en vigueur souhaitée : 1^{er} janvier 2024



LTVB – changements principaux (1)

1. Modifications tarifs
2. Rabais et malus
3. Exonérations
4. Soutien aux entreprises

LTVB – changements principaux (2)

→ Modifications tarifaires

- **Suppression de la taxe de base de 40 CHF** perçue sur les véhicules automobiles légers de transport (moins de 3,5 tonnes)
- **Suppression de la double taxation des plaques interchangeables**
- **Modification des tarifs des remorques de transport jusqu'à 1'000 kg**

LTVB – changements principaux (3)

→ LTVB prévoit un **rabais** maximum de 90% pour les voitures moins polluantes et un **malus** de maximum 50% pour les plus polluantes.

Le CE envisage des échelles à trois niveaux :

- **Rabais différenciés en fonction des émissions de CO² : - 60%; - 75%; - 90%**
- **Malus différenciés en fonction des émissions de CO² : + 10%; + 15%; + 25%**

LTVB – changements principaux (4)

→ Exonérations

- **Exonération de minimum 50% sur demande** : véhicules appartenant à des personnes infirmes ou ayant à charge une personne infirme
- **Exonération totale (au maximum pendant 24 mois)** : voitures de tourisme légères à motorisation uniquement électrique

LTVB – changements principaux (5)

→ Soutien aux entreprises

- Tarif différencié pour les voitures de livraison légères
- Réduction du tarif des voitures automobiles lourdes de transports
- Forfait pour les bateaux appartenant aux pêcheurs professionnels

Impact financier du projet

- **Diminution globale des rentrées financières de CHF 6,5 millions liée aux différentes adaptations tarifaires :**
 - *Suppression taxe de base*
 - *Double taxation interchangeable*
 - *Exonérations*
 - *Modifications de tarifs, etc.*

Utilisation des malus: crédit d'investissement

- **Financement du soutien à la mobilité électrique et des mesures visant à réduire les émissions de CO2 :**
 - Crédit d'investissement de 25 millions sur cinq ans présenté dès l'entrée en vigueur de la loi révisée et financé par les majorations de la taxe

Mesures de soutien prévues

- **Mesures de soutien visant à réduire les émissions de CO2 liées au trafic routier, financées par les majorations:**
 - Aide individuelle à l'achat d'une voiture électrique jusqu'à 2,5 tonnes
 - Soutien à l'installation de bornes électriques (suivi et contrôle par le service en charge de l'énergie)
 - Soutien à la création de places d'autopartage (suivi et contrôle par le service en charge de la mobilité)

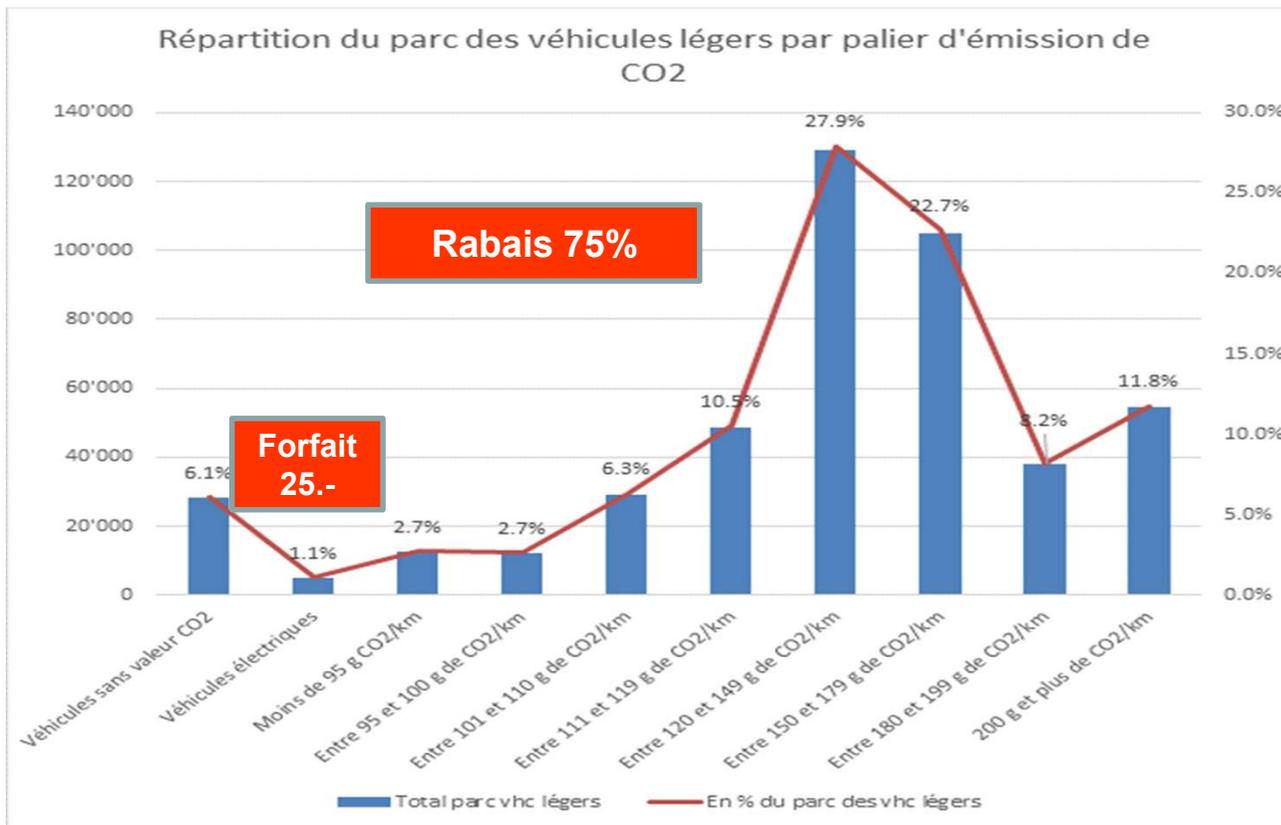
→ *L'efficacité des mesures sera évaluée par le CE deux ans après l'entrée en vigueur du décret*



Pascal Chatagny

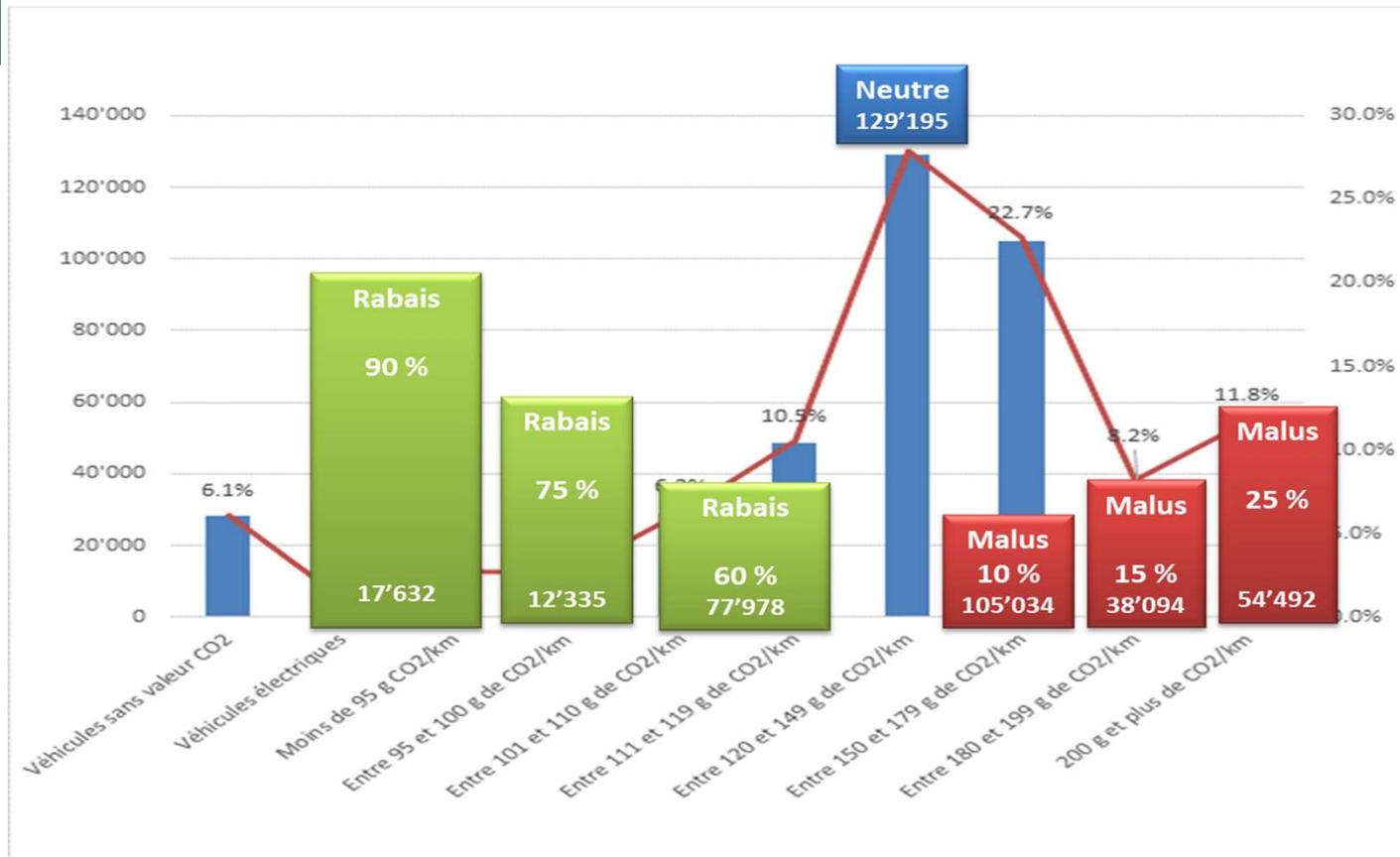
Chef du Service des automobiles et de la navigation

Situation actuelle



Véhicules équipés d'un filtre à particules immatriculés - avant le 31 décembre 2013 - bénéficient d'un rabais de 50%

LTVB révisée – Rabais et majorations proposés



LTVB – Tarifs (1)

Voiture de tourisme, voitures automobiles légères, minibus			
LTVB actuelle		Projet LTVB	
Taxe selon le poids total		Taxe selon le poids total	
Jusqu'à 2'000 kg	0.15	Jusqu'à 2'500 kg	0.15
Pour chaque kilo supplémentaire	0.30	Pour chaque kilo supplémentaire	0.30
Taxe selon la puissance		Taxe selon la puissance	
Jusqu'à 100 kW	2.00	Jusqu'à 100 kW	1.60
Pour chaque kW supplémentaire	3.00	Pour chaque kW supplémentaire	4.00

LTVB – Tarifs (2)

Voiture de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette, chariots à moteur			
LTVB		Projet LTVB	
Taxe selon le poids total		Taxe selon le poids total	
Jusqu'à 2'000 kg	0.15	Jusqu'à 2'500 kg	0.10
Pour chaque kilo supplémentaire	0.30	Pour chaque kilo supplémentaire	0.30
Taxe selon la puissance		Taxe selon la puissance	
Jusqu'à 100 kW	2.00	Jusqu'à 120 kW	1.60
Pour chaque kW supplémentaire	3.00	Pour chaque kW supplémentaire	4.00

LTVB – Tarifs (3)

Voitures automobiles de transport lourdes (excédant 3'500 kg), à l'exception des tracteurs à sellette			
LTVB		Projet LTVB	
Tarif selon le poids total		Tarif selon le poids total	
Jusqu'à 4'000 kg	560.00	Jusqu'à 4'000 kg	450.00
Pour chaque tranche de 1'000 kg supplémentaire	140.00	Pour chaque tranche de 1'000 kg supplémentaire	110.00

LTVB – Tarifs (4)

Remorques de transport			
LTVB		Projet LTVB	
Tarif selon le poids total		Tarif selon le poids total	
Jusqu'à 250 kg	65.00	--	
De 251 à 500 kg	129.00	Jusqu'à 500 kg	50.00
De 501 à 1'000 kg	194.00	De 501 à 1'000 kg	100.00

Tracteurs à sellette lourds			
LTVB		Projet LTVB	
Tarif selon le poids total		Tarif selon le poids à vide	
Jusqu'à 4'000 kg	560.00	Jusqu'à 4'000 kg	450.00
Pour chaque tranche de 1'000 kg supplémentaire	140.00	Pour chaque tranche de 1'000 kg supplémentaire	110.00

LTVB – Tarifs (5)

Bateaux des pêcheurs professionnels			
LTVB		Projet LTVB	
Tarif selon la longueur		--	
Jusqu'à 5 m	35.00	Forfait	50.00
Pour chaque décimètre supplémentaire	2.00	--	--
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	--	--

Bonus/malus selon émissions CO²

Véhicules immatriculés jusqu'au 31.12.2020 /NEDC	Véhicules immatriculés dès le 01.01.2021 / WLTP	Taux rabais
Moins de 95 gr CO ₂ /km	Moins de 118 gr CO ₂ /km	- 90%
Entre 95 et 100 gr CO ₂ /km	Entre 118 et 124 gr CO ₂ /km	- 75%
Entre 101 et 119 gr CO ₂ /km	Entre 125 et 148 gr CO ₂ /km	- 60%

Véhicules immatriculés jusqu'au 31.12.2020 /NEDC	Véhicules immatriculés dès le 01.01.2021 / WLTP	Taux malus
Entre 150 et 179 gr CO ₂ /km	Entre 187 et 222 gr CO ₂ / km	+ 10%
Entre 180 et 199 gr CO ₂ /km	Entre 223 et 247 gr CO ₂ / km	+ 15%
200 gr CO ₂ /km et plus	248 gr CO ₂ / km et plus	+ 25%
Emissions pas connues	Emissions pas connues	+ 15%

→ *Changement de normes européennes au 31 décembre 2020 pour la classification des véhicules selon leurs émissions de CO₂/km. Passage de la norme NEDC à la norme WLTP*

Tarifs bateaux / comparaison cantonale

Taxes pour deux types de bateaux – comparaison intercantonale		
Canton	Bateau 1	Bateau 2
Vaud	597.00	201.00
Projet Vaud pêcheur	50.00	50.00
Genève	850.30	196.90
Valais	685.00	189.00
Valais pêcheur	298.00	99.60
Fribourg	1573.00	335.50
Fribourg pêcheur	48.50	48.50
Neuchâtel	1204.00	255.00
Neuchâtel pêcheur	100.00	100.00

* Bateau 1 : Proteau Prophil, longueur 6.95, largeur 2.43 et puissance 129

**Bateau 2 : Anthonet Vega, longueur 7.00, largeur 2.17 et puissance 29.8

Taxes actuelles et futures / exemples de modèles de véhicules

Marque et modèles de véhicule	Emissions de CO2	Puissance en KW	Poids total en kg	Vaud Actuel	Vaud Projet
Renault Zoe	0	100	1'988	25.00	38.30
Tesla Model 3	0	340	2'305	25.00	137.90
VW Golf 7 1.0 TSI	109	85	1'780	119.20	161.20
Citroën C4 SpaceTourer	117	96	1'970	131.80	179.60
VW Touran 1.5TSI	130	110	2'250	645.00	537.50
Renault Kangoo cDi115	131	85	2'100	541.40	451.00
Seat Alhambra 2.0TDI	168	130	2'590	807.00	750.20
BMW 440i xDrive	174	240	2'245	1'033.50	1'162.40
Range Rover Evoque P300 AWD	191	221	2'450	1'038.00	1'163.20
Porsche Cayenne	216	250	2'830	1'239.00	1'542.50
BMW M850i xDrive	221	390	2'395	1'528.50	2'099.00
Mercedes-Benz AMG C43	224	287	2'315	1'195.50	1'569.00

LTVB – Comparaisons intercantionales

Marque et modèle de véhicule	Emission s de CO2 en gr/km	Puissance 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	38.30	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	137.90	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

Impacts sur la taxe des sociétés - exemples

Nom société	Type de véhicule	Nombre de véhicules	Taxe totale facturée selon LTVB/RTVB actuels	Taxe totale selon projet révision LTVB/RTVB	Différence
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

Voitures de tourisme

- Electrique, y compris hydrogène : véhicule mu par l'énergie électrique, soit via des batteries soit par une pile à combustible qui transforme l'hydrogène embarqué en électricité
- Electrique avec Range extender: véhicule électrique avec prolongateur d'autonomie, via un petit moteur thermique stationnaire qui fait office de génératrice de courant
- Hybride rechargeable (ou Plug-in): véhicule muni d'un moteur thermique et électrique dont le système électrique est rechargé en le branchant sur le secteur
- Hybride : véhicule muni d'un moteur thermique et électrique dont le système électrique est rechargé par le moteur ou l'inertie du véhicule en circulation
- Thermique : véhicule à carburant fossile



Commission du Grand Conseil Jeudi 2 décembre 2021

Compléments

Département des institutions et du territoire (DIT)
Service des automobiles et de la navigation (SAN)

Eléments complémentaires

- Procédure en cas d'immatriculation dans un autre canton
- Cycles : plaques de contrôle et droit d'imposition
- Motocycles: exemples de taxes actuelle et future / comparaison intercantonale

Procédure en cas d'immatriculation dans un autre canton (1)

- Dès le 01.04.2021: procédure d'annonce simplifiée destinée à vérifier que les véhicules stationnés sur le territoire vaudois en étant équipés de plaques d'autres cantons le soient dans le respect de la loi.
 - Les autorités communales ou les polices vaudoises informent le SAN des doutes concernant des véhicules munis de plaques d'autres cantons vu en stationnement ou circulation;
 - Le SAN procède à des vérifications et écrit au détenteur ou à la détentrice et l'invite à régulariser sa situation.

Procédure en cas d'immatriculation dans un autre canton (2)

- Plus de 100 plaques ont fait l'objet d'une annonce par les polices ou autorités communales
- Résultats
 - Certains ont régularisé leur situation en prenant des plaques VD
 - D'autres ont un domicile légal (en règle) ou ont déclaré un lieu de stationnement effectif dans un autre canton *

** Dans un tel cas, le SAN prend note du lieu de stationnement et rappelle les bases légales. Sans vérification continue sur le terrain, il n'a en effet pas les moyens de démontrer que le lieu de stationnement se trouve sur le canton de Vaud si le détenteur ou la détentrice déclare le contraire.*

Cycles – Plaques de contrôle (1)

Bases légales:

- Les véhicules automobiles et leurs remorques peuvent être mis en circulation s'ils sont pourvus d'un permis de circulation et des plaques
- Les cyclomoteurs (y compris e-bike 45 km/h) sont admis à circuler s'ils sont munis du permis de circulation pour cyclomoteurs, de la plaque de contrôle mentionnée dans celui-ci et d'une vignette d'assurance valable
- Ni le permis de circulation ni les plaques de contrôle ne sont nécessaires pour les cyclomoteurs légers (y compris e-bike 25 km/h).

-> Le droit fédéral sur la circulation routière ne prévoit pas de plaques de contrôle pour les cycles (hormis ceux qui sont considérés comme des cyclomoteurs)

Cycles – Plaques de contrôle (2)

- Conformément à l'article 82 de la Constitution fédérale, la Confédération légifère sur la circulation routière;
- La loi sur la circulation routière (art. 106 al. 3) prévoit que les cantons restent compétents pour édicter des prescriptions complémentaires sur la circulation routière, sauf notamment pour les véhicules automobiles et les cycles;
- La LCR prévoyait que les cycles devaient porter un signe distinctif ; actuellement ce n'est plus le cas (art. 18 LCR; modifié en 2012)

-> un canton ne peut pas édicter une réglementation prévoyant l'immatriculation de cyclomoteurs légers (e-bike 25km/h) ou de cycles

NB: l'Office fédéral des routes a confirmé ce qui précède par avis du 8.12.2021

Cycles – Imposition

Droit d'imposer les cycles par les cantons :

- Art. 105 al. 1 LCR fixe que le droit des cantons d'imposer les véhicules et de percevoir des taxes demeure réservé (actuellement taxe de CHF 9.- pour les e-bike 45km/h)

Selon quelques recherches, pas de taxes vélos pour les cantons suivants:

- Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Tessin, Valais,
- Berne, Bâle-Campagne, Soleure, Argovie, Zurich

Cycles – Conclusions

Il est possible de percevoir une taxe cantonale sur les cycles. Toutefois, il faudrait notamment:

- créer les bases légales au niveau cantonal (pour rappel: la LTVB fixe la taxe pour les véhicules automobiles, en lien avec une immatriculation) ;
- prévoir les moyens (personnel, informatique, etc.) de vérifier qui sont les détenteurs de cycles, s'ils déclarent tous les cycles en leur possession, etc.;
- prévoir les moyens – pour les autorités de contrôle – de s'assurer que les cycles sont en circulation uniquement s'ils ont réglé la taxe annuelle, alors qu'ils ne pourront pas être munis de signe distinctifs, etc.

Cycles – Stratégie vélo

Stratégie cantonale de promotion du vélo – Horizon 2035 – novembre 2021

- Cette stratégie, qui repose sur une large concertation de tous les acteurs concernés, se décline en trois volets :
 - la promotion du vélo et de ses bienfaits, pour développer une culture du vélo et faire du deux-roues un réflexe ;
 - le développement des infrastructures cyclables sur un périmètre plus étendu, pour créer un territoire propice aux déplacements à vélo ;
 - et le soutien, pour doter la stratégie des moyens nécessaires à sa mise en œuvre
- Deux demandes de crédit au Grand Conseil

L'imposition des cycles pourrait être un frein à cette stratégie.

Motocycles – Comparaison intercantonale

Marque et modèle de motocycle	Cylindrée en cm ³	Puissance en kW	Poids total en kg	Taxes autres cantons								
				VD	FR	NE	GE	VS	JU	BE	TI	BS
Motos												
Yamaha MT 07	689	55	355	219.00	208.00	173.45	137.50	75.00	125.30	85.20	151.00	94.00
Kawasaki Z 650	649	50.2	388	219.00	208.00	171.45	137.50	75.00	135.70	93.10	142.00	94.00
Kawasaki Z 900	948	92.2	392	285.00	228.00	186.40	172.70	75.00	139.20	94.10	218.00	106.00
BMW R 1250 GS	1254	100	465	351.00	228.00	201.70	177.10	75.00	163.55	111.60	232.00	130.00
Yamaha Ténéré 700	689	54	394	219.00	208.00	173.45	137.50	75.00	139.20	94.55	149.00	94.00
KTM 390 Duke	373	32	355	153.00	188.00	157.65	119.90	65.00	125.30	85.20	110.00	70.00
Honda CB 500 F	471	35	371	175.00	188.00	162.55	119.90	65.00	132.25	89.05	115.00	82.00
Suzuki GSX-S 750	749	84	400	241.00	228.00	176.45	163.90	75.00	139.20	96.00	203.00	94.00
Triumph Bonneville T120	1200	59	453	329.00	208.00	199.00	141.90	75.00	160.10	108.70	158.00	118.00
Harley-Davidson XL 1200 X	1202	49	454	351.00	188.00	199.10	133.10	75.00	160.10	108.95	140.00	130.00
Scoters												
Piaggio Vespa Primavera 125	124	8.1	305	109.00	148.00	145.20	58.30	65.00	107.90	73.20	67.00	58.00
Piaggio Vespa GTS 300 HPE	278	17.5	340	131.00	168.00	152.90	97.90	65.00	118.30	81.60	83.00	70.00
Yamaha GPD 125 N-Max	125	9	295	109.00	148.00	145.25	58.30	65.00	104.40	70.80	68.00	58.00
Yamaha X-Max 300	292	20.6	365	131.00	168.00	153.60	111.10	65.00	128.75	87.60	89.00	70.00
Sym Orbit III 125	125	7.5	265	109.00	148.00	145.25	53.90	50.00	93.95	63.60	65.00	58.00
Honda SH125	125	9.6	317	109.00	148.00	145.25	62.70	50.00	111.35	76.10	69.00	58.00



Audition du 13.01.2022
par la Commission ad hoc
du Grand Conseil

Remarques à propos de la révision
de la loi cantonale sur la taxe des
véhicules automobiles (LTVB)

Patrick Eperon, secrétaire général
peperon@centrepatronal.ch

Présentation en bref

- VaudRoutes en quelques mots
- Réponse de VaudRoutes à la consultation LTVB de fin 2020
- LTVB: pour l'essentiel, peu de modifications à la suite de la consultation de fin 2020
- Ce que VaudRoutes demande (5 revendications)
- Questions ?

VaudRoutes en quelques mots

VaudRoutes – Association routière vaudoise (ARV), a succédé en 2014 à l'Association routière vaudoise (ARV), fondée en 1987 : 35 ans d'existence en 2022

VaudRoutes a pour but de réaliser une communauté d'action entre ses membres, pour tout ce qui touche aux intérêts du trafic routier, fondée sur le principe du libre choix du moyen de transport

Ses membres: en premier lieu des associations vaudoises liées au trafic routier (sections VD ACS et ASTAG, FVE, GastroVaud, sections VD TCS, UPSA, etc.)

Ses tâches :

- étudier les questions politiques, économiques, sociales, écologiques, juridiques et professionnelles se rapportant au trafic routier
- faire valoir auprès des communes vaudoises, de l'Etat de Vaud, de la Confédération et des milieux concernés, le point de vue de ses membres
- informer le public, notamment lors de campagnes de votation cantonales ou fédérales (FORTA)

Réponse de VaudRoutes à la consultation de fin 2020

- **Nous tenons avant tout à souligner que l'avant-projet de loi présenté ne correspond pas à son objectif consistant à réduire les émissions de CO2**
- Nous ne pouvons que rappeler et déplorer que le Conseil d'Etat entend 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
- Nous relevons également que le canton de Vaud est un canton qui taxe lourdement un grand nombre des véhicules les plus vendus en Suisse (p. 9 du rapport explicatif « Comparatif entre différents cantons pour les véhicules les plus vendus »)
- *Nous relevons que l'avant-projet de loi aboutit à une augmentation non négligeable de plus de 6,5 millions de francs par an de la taxe cantonale sur les véhicules automobiles et les bateaux (p.17 du rapport explicatif)*

LTVB: pour l'essentiel, peu de modifications à la suite de la consultation de fin 2020

- **inscription officielle des critères poids/puissance dans le calcul de la taxe et l'introduction de bonus-malus selon les émissions de CO²**
- suppression de la taxe de base pour les véhicules légers et certains allègements spécifiques aux milieux professionnels.
- les différentes mesures prises impliquent 6,5 millions d'encaissements *en moins* pour l'Etat
- investir *25 millions de francs répartis sur cinq ans* afin de favoriser des formes de mobilité à faibles émissions de CO², telles que la mobilité électrique (aides à l'acquisition de voitures électriques dont le poids est inférieur à 2'500 kg ; soutien à l'installation de bornes de recharge)

Ce que VaudRoutes demande (1)

- **AUCUNE hausse de la charge fiscale cantonale globale** des personnes et entreprises propriétaires de véhicules automobiles immatriculés dans le canton voire une réduction de cette charge fiscale globale
- Abandon des critères “poids/puissance” pour la taxation des véhicules automobiles au profit du **critère “émissions de CO2 des différents véhicules”** (seul pertinent du point de vue de la protection du climat)

variante a): abandon du critère «poids/puissance » pour les voitures de tourisme (hors Old Timers) au profit du critère « émissions de CO2 des voitures de tourisme »

variante b): détermination par le Conseil d'Etat d'un horizon temporel (scénarios) lors duquel les données relatives aux émissions de CO2 de 90% des véhicules automobiles immatriculés dans le canton de Vaud seront disponibles et la LTVB adaptée en conséquence à ce critère

Ce que VaudRoutes demande (2)

- **Affectation d'une part du produit des recettes** des taxes automobiles cantonales à des dépenses visant une desserte publique suffisante de bornes de recharge pour véhicules électriques, sur l'ensemble du territoire cantonal et à une augmentation des dépenses d'entretien du réseau routier cantonal
- **Calculs détaillés de la charge fiscale de propriétaires de voiture(s) de tourisme d'un poids et/ou d'une puissance important(e)s dans des régions** du canton nettement moins desservies en transports publics que Lausanne et les communes urbaines limitrophes du chef-lieu
- **Attribution au Grand Conseil de la compétence de fixer tout barème** (rabais) en matière de taxation des véhicules automobiles

Questions ?

La parole est à vous

Merci de votre attention

Projet de loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB)

Présentation de la position de l'ATE-Vaud auprès de la Commission de la mobilité du Grand-Conseil vaudois

Sylvain Croset, José Ibarra,
en représentation

de l'Association Transports et Environnement, section vaudoise (ATE VD)

Lausanne, le 13 janvier 2022

Intervenants



Sylvain Croset

- Infirmier HES spécialisé
- Master en Sciences de l'environnement (Mémoire sur les déterminants du choix automobile en Suisse [en cours])
- Membre comité ATE VD



José Ibarra

- Economiste HEC Lausanne spécialisé en mobilité et urbanisme
- Doctorant en administration publique UNIL (économie de la régulation des transports)
- Membre comité ATE VD

Présentation et récapitulatif

- **ATE : 100'000 membres CH / 7'000 VD**
- Promotion d'une mobilité respectueuse envers l'humain et l'environnement
- Association avec but idéal
(intérêt général pour l'ensemble de la population)

- Prise de position sur apLTVB (2020)
 - adaptation des barèmes
 - inclusion des critères bruit + dimensions
 - limitation des exonérations EV
 - car sharing
 - ...

La taxation comme instrument incitatif efficace

« La LTVB [...] entend inciter les citoyen-ne-s à choisir un véhicule peu polluant ou à motorisation électrique. »

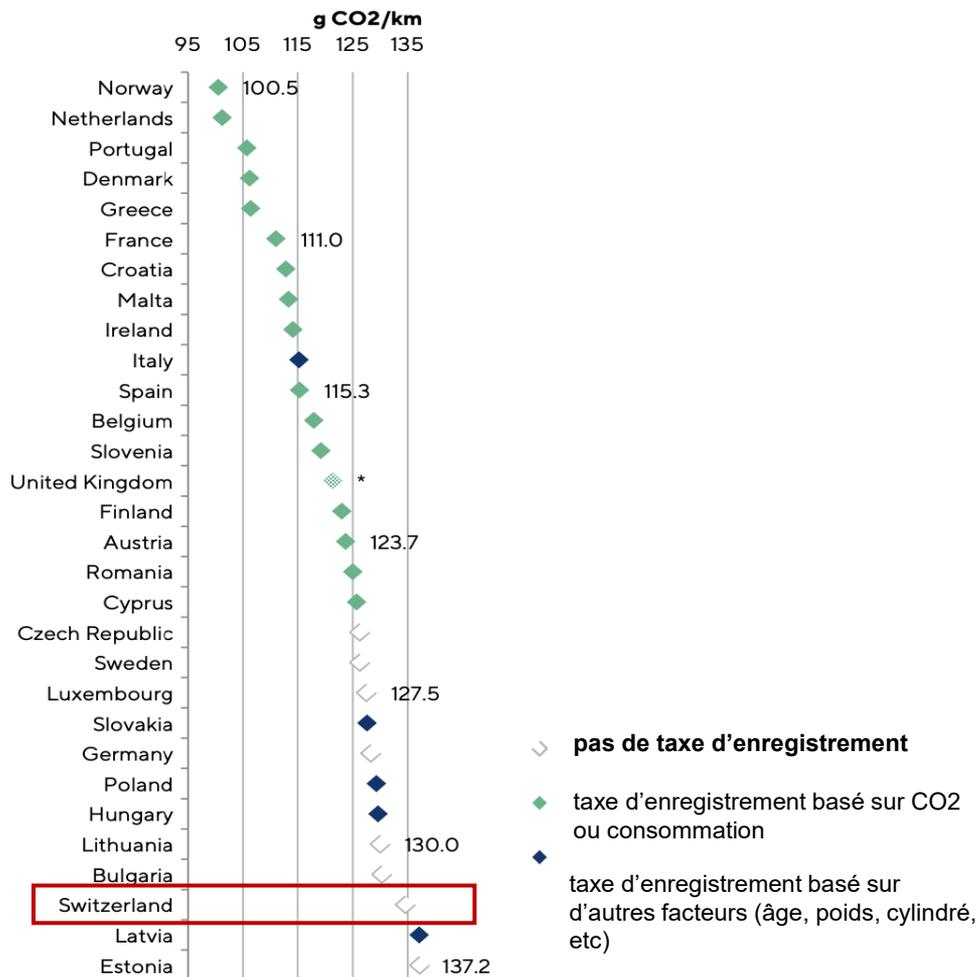
(Conseil d'Etat VD, 2021)

- Seul instrument à disposition du Canton
- Plusieurs points positifs dans ce projet de loi

La taxe idéale devrait induire une réduction des émissions mais aussi des autres effets négatifs induits par les automobiles:

- **Qualité de l'air:** normes OPair toujours pas respectées
- **Bruit:** OPB pas respectée + demande de réduction des seuils de bruit par la Commission fédérale contre le bruit.
- Idéalement: encourager le report modal (vers les TP et la mobilité douce) → effets positifs sur qualité des espaces urbains, emprise spatiale, réduction du mitage, santé, revenu disponible, etc...
- **CO2 et climat:** réduire les émissions directes des véhicules (mais reste aussi l'énergie *grise* des VE) ₄

La taxation dans la lutte contre le CO₂



- La Suisse parmi les pays à plus hautes émissions de CO₂ des automobiles en Europe
- Taxer à l'immatriculation à un effet clair sur les émissions de CO₂
- Pourtant toujours pas de taxe d'immatriculation/enregistrement en Suisse
- Les autres taxes en Suisse sont comparativement basses (TVA, essence, etc...)
- Ce projet de loi réduit l'ensemble des entrées fiscales provenant des automobiles

Parc automobile suisse: une SUVérisation croissante

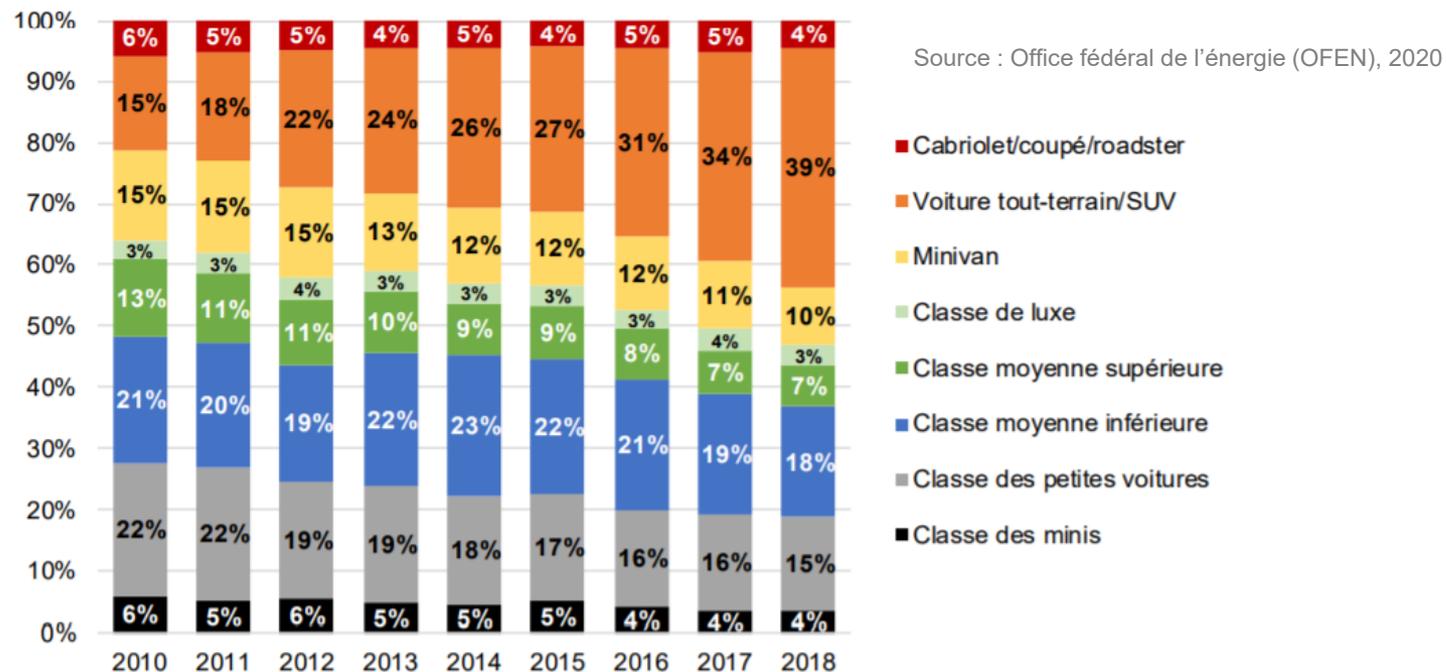
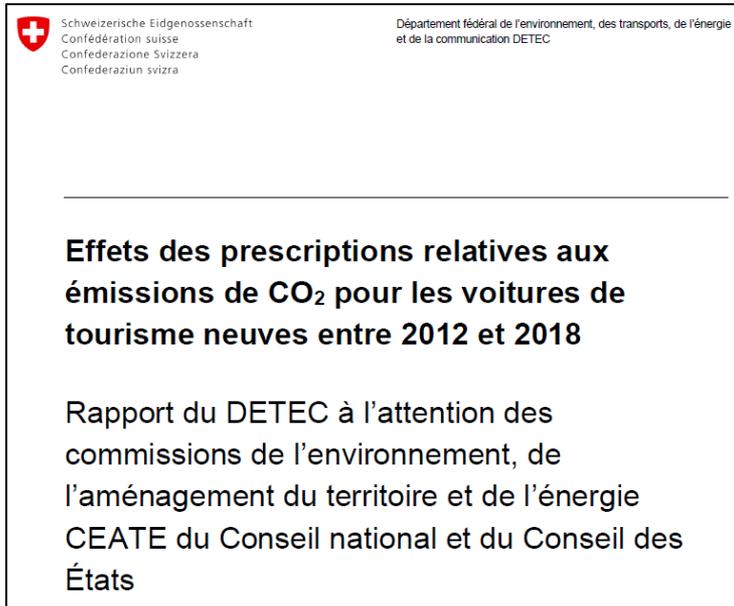


Figure 3: Évolution des parts des segments du marché des voitures de tourisme neuves en Suisse. Source: JATO Dynamics.

« 48% des économies d'énergie théoriquement réalisables grâce aux progrès techniques depuis 1990 ont été en réalité absorbées par la hausse de puissance des moteurs. » (Ajanovic et al., 2012)

Des véhicules toujours + gros et + lourds: une demande délibérément induite par la branche automobile



« En 2017 et 2018, les émissions moyennes de CO₂ sont reparties à la hausse. Cette progression s'explique, entre autres, par le fait que [...] la part des **véhicules tout-terrain et des SUV** a augmenté et que le **poids à vide moyen a légèrement progressé.** » (OFEN, 2020, p. 35)

« La popularité de ces véhicules onéreux [SUV] ne cesse de croître; ils rapportent des **bénéfices plus élevés** aux importateurs et aux concessionnaires et font par conséquent l'objet d'une **publicité intensive** » (OFEN, 2020, p. 50)

➔ La promotion de véhicules électriques et hybrides particulièrement lourds fait partie des stratégies des importateurs pour limiter le niveau des sanctions (le poids moyen de la flotte entrant dans le calcul).

Les hybrides rechargeables: vers un nouveau *Dieselpgate*...?

Emissions directes **réelles** de CO₂ souvent bien **au-delà des valeurs de tests officielles**.

- Elles seraient jusqu'à **4x plus importantes** que les valeurs NEDC; **8x plus importants** que valeurs WLTP (ICCT (2000), Transport & Environnement (2020))
- Risque d'effet « Dieselpgate » dans le futur (décote brutale des véhicules incriminés = impact économique sur les ménages équipés qui souhaiteraient vendre leur véhicule)
- Récente suppression des subventions pour les hybrides en VS
- Pourtant, le projet actuel VD prévoit des rabais pour les PHEV

Enjeux autour de l'impact social de la taxe

Enjeux autour de l'impact social de la taxe

Une réalité socio-économique:

- La **dépendance à l'automobile** concerne encore de nombreux ménages vaudois vivant en région périphérique.
- Les **contraintes** familiales et spatiales doivent être prises en compte.

Un équilibre à trouver:

- Le **levier** adapté pour cibler prioritairement les segments de véhicules à plus forts impacts.
- La **force** adaptée pour obtenir un effet dissuasif suffisant dans un contexte où le pouvoir d'achat est globalement élevé.

Enjeux autour de l'impact social de la taxe

Lien entre types de ménages et caractéristiques des véhicules (en Suisse)

- Poids et puissance du véhicule augmentent avec le revenu
- La présence d'enfants ou la ruralité contribuent dans une faible mesure à expliquer le poids des véhicules.
- En revanche, la puissance des véhicules est quasi exclusivement expliquée par le statut socio-économique.

La puissance (et surtout la puissance « massique ») → critères optimaux pour une taxation dissuasive mais épargnant les ménages économiquement vulnérables.

Recommandations de l'ATE-Vaud

1: Calcul de la taxe de base pour les voitures de tourisme

- Palier de poids à ramener à 2000 kg et non 2500 kg
- Puissance beaucoup plus fortement taxée au-delà de 100 kW
- Les paliers de poids et puissance ainsi que des barèmes minimaux doivent être inscrits dans la loi à l'art. 6

2 : Rabais et majorations (CO₂)

- Rééquilibrer: diminuer les taux de rabais et rehausser les taux de malus.
- Stop aux réductions des émissions de CO₂ « *sur le papier* » !
 - ➔ Pas de rabais pour les **véhicules hybrides rechargeables**

3: Inclure une taxe d'immatriculation

- Réduit les émissions de CO₂ plus efficacement qu'une taxe annuelle

4: Système de taxation alternatif: basé sur la puissance massique

- Pour EV: moins de puissance massique = batteries plus légères
- Effet sur la sécurité routière
- Plus évolutif: système bonus-malus CO₂ inutile dans ce cas (et de toute façon voué à disparaître à terme)
- Durant la transition: rabais à envisager pour les véhicules 100% électrique

5: Soutenir les entreprises locales dans la transition

- Avantages fiscaux (subventions, rabais) pour véhicules de livraison si aucune alternative n'existe.

LTVB-VD

Le projet de loi

- Jusqu'à 100kW : 1.6 chf/kW
- Par kW suppl. : 4 chf/kW
- Jusqu'à 2500kg : 0.15 chf/kg
- Par kg suppl. : 0.30 chf/kg
- Bonus-malus selon CO₂

SCÉNARIO ATE 1

Action renforcée sur le barème

- Jusqu'à 100kW : 2 chf/kW
- Par kW suppl. : 7 chf/kW
- Jusqu'à 2000 kg : 0.15 chf/kg
- Par kg suppl. : 0.30 chf/kg
- Bonus-malus CO₂ : idem LTVB

SCÉNARIO ATE 2

Bonus-malus CO₂ rééquilibrés

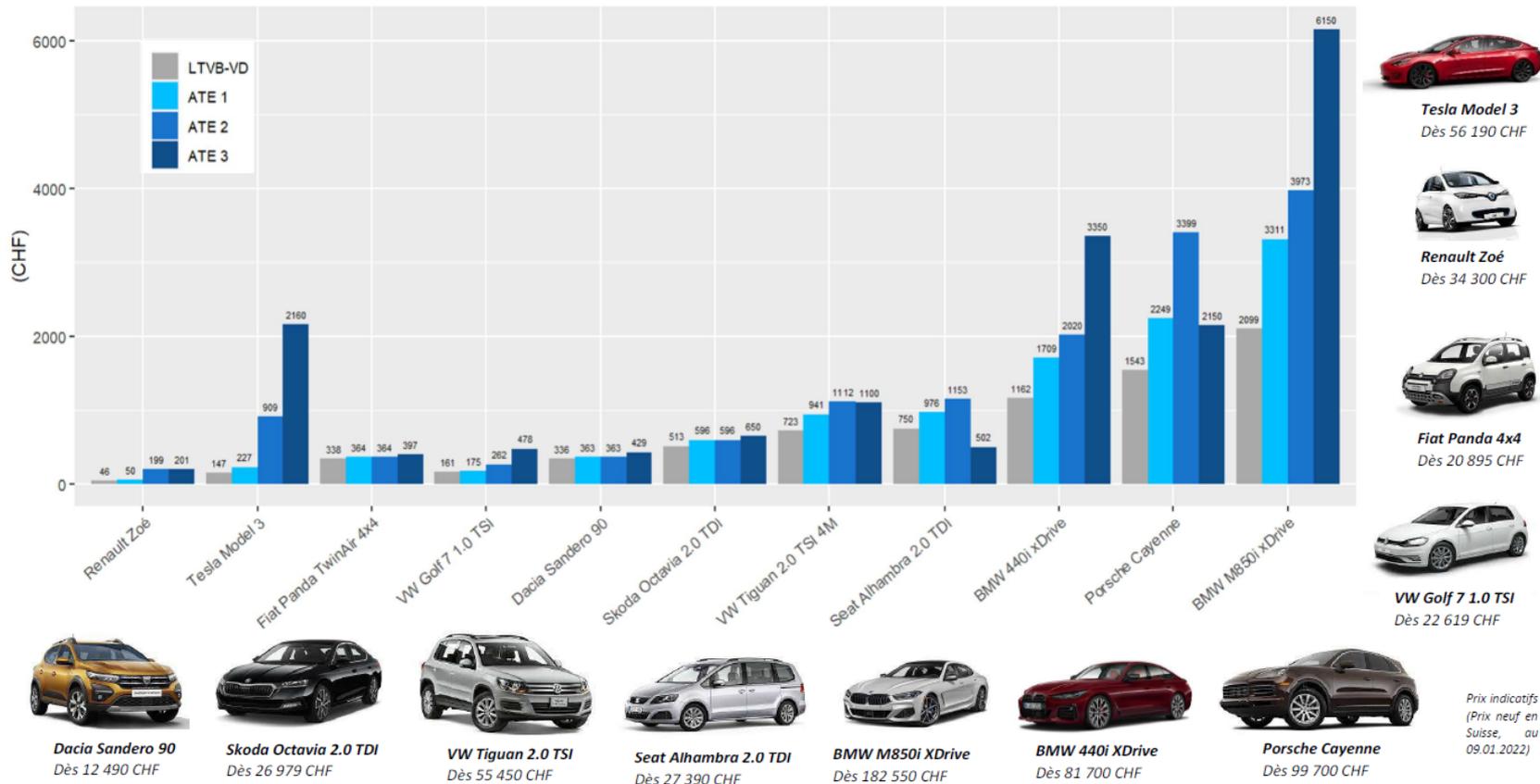
- Jusqu'à 100kW : 2 chf/kW
- Par kW suppl. : 7 chf/kW
- Jusqu'à 2000 kg : 0.15 chf/kg
- Par kg suppl. : 0.30 chf/kg
- Bonus-malus CO₂ →

NEDC (ad 2021)	
CO ₂ (g/km)	(%)
< 95	-60
95-100	-50
101-119	-40
120-149	-
150-179	+30
180-199	+40
> 200	+50
Inconnues	+40

SCÉNARIO ATE 3

Basé sur la puissance massique

- [Puissance (kW) / poids(kg)] *100 → performance
- Meilleur indicateur consommation et émissions
- Plus évolutif (EV) : Système bonus-malus CO₂ inutile
- Jusqu'à 5 kW/kg*100 → 100 chf par unité de PM
- > 5 kW/kg*100 → 500 chf par unité de PM
- Réduction 60% pour véhicules 100% électriques



Tesla Model 3
Dès 56 190 CHF



Renault Zoé
Dès 34 300 CHF



Fiat Panda 4x4
Dès 20 895 CHF



VW Golf 7 1.0 TSI
Dès 22 619 CHF



Dacia Sandero 90
Dès 12 490 CHF



Skoda Octavia 2.0 TDI
Dès 26 979 CHF



VW Tiguan 2.0 TSI
Dès 55 450 CHF



Seat Alhambra 2.0 TDI
Dès 27 390 CHF



BMW M850i xDrive
Dès 182 550 CHF



BMW 440i xDrive
Dès 81 700 CHF



Porsche Cayenne
Dès 99 700 CHF

Prix indicatifs
(Prix neuf en Suisse, au 09.01.2022)

Merci pour votre attention

Place à vos questions

Références

- Ajanovic, A., Schipper, L., & Haas, R. (2012). The impact of more efficient but larger new passenger cars on energy consumption in EU-15 countries. *Energy*, 48(1), 346-355.
- Cannet, P., Crohas, J.-B., Gilles, A., Jégou, L., Carballa, B., Celle, E., & Le Clercq, G. (2020). *L'impact écrasant des SUV sur le budget des ménages*. WWF France, CHRONOS, AJBD.
- Conseil d'Etat vaudois (2021) Exposé des motifs et projet de loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB).
- Courbe, P. (2016). *LISA car—Light and Safe car : La voiture de demain*. Fédération Inter-Environnement Wallonie.
- De Mol, J., Vlassenroot, S., Zwerts, E., Allaert, G., & Witlox, F. (2009). *The evolution of car power, weight and top speed during the last twenty years in Belgium : A consideration for future policies* (Proceedings of the BIVEC-GIBET Transport Research Day).
- International Council on Clean Transportation – ICCT (2020) *Real-world usage of plug-in Hybrid electric vehicles fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions*. White Paper. Berlin
- OCDE (2004) *Can cars come clean? - Strategies for low-emission vehicles*
- Office fédéral de l'énergie. (2020). *Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018*. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États. Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
- Office fédéral de la statistique (OFS)/ARE (2016) *Microrecensement Mobilité et transports 2015*. Neuchâtel
- Runkel, M., Beerman, A.-C. (2018) *Fair & Low Carbon Vehicle Taxation in Europe: A comparison of CO₂-based car taxation in EU-28, Norway and Switzerland*. Report for Transport & Environment.
- Transport & Environment (2020) *A new Dieselgate in the making*. Bruxelles.

17

(6-t)

Enjeux d'une taxation des véhicules pour une mobilité durable

Quels enseignements pour le projet de loi LTVB ?



6t-bureau de recherche

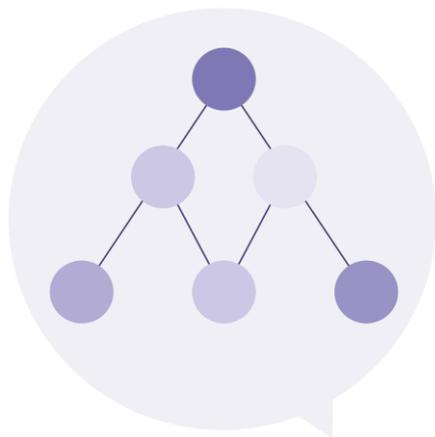
Rue des Voisins 15 | 1205 Genève

info@6-t.co | www.6-t.co

+41 (0) 22 552 02

Audition commission – Grand Conseil VD – 13 janvier 2022

Sébastien Munafò
Directeur filiale suisse



> **Préambule : 6t et ses activités**

1. Contexte et enjeux généraux

2. Quel rôle pour la taxation des véhicules ?

3. Focus sur le canton de Vaud

4. Les critères de taxation idéaux

5. Regards sur le projet de loi LTVB



> Préambule : 6t et ses activités



Fondé en 2002, 6t est **cabinet indépendant** qui se situe à la charnière entre le **bureau d'étude classique** et le **laboratoire de recherche**.

6t s'attache à comprendre et à analyser les **comportements de mobilité**, les **modes de vie** et les **territoires**

L'équipe 6t est **multidisciplinaire**. Elle est composée de :

- > Géographes
- > Sociologues
- > Urbanistes
- > Economistes
- > Politistes
- > Mathématiciens



Nos méthodes

> Quantitatives

Statistiques, bases de données et enquêtes

> Cartographiques

Géodonnées et analyses spatiales

> Qualitatives

Entretiens, focus group, observations, benchmarks



> Préambule : 6t et ses activités

Quelques références récentes



- > **Transport publics lausannois** : analyse des enjeux d'accessibilité et de mobilité pour l'agglomération à l'horizon de la mise en service du réseau TL 2030
- > **Ville de Lausanne** : Enquête sur les besoins, pratiques, représentations et aspirations en matière de mobilité en ville de Lausanne
- > **Grand Genève** : Territoire des courtes distances : état des lieux et enjeux pour le Canton de Genève
- > **Ville de Carouge** : Révision du volet mobilité du plan directeur communal, plan directeur des cheminements pour piétons et assistance à maîtrise d'ouvrage pour les stratégies communales de de mobilité
- > **Office fédéral des transports** : Etude des potentiels ferroviaires pour les liaisons internationales – Perspectives longues distances et régionales
- > **CGN** : accompagnement dans le déploiement de l'offre à l'horizon 2030
- > **État de Vaud et Ville de Lausanne** : Suivi quantitatif et qualitatif de l'expérimentation du 30 km/h de nuit sur les avenues Vinet et de Beaulieu ;
- > **Etat de Vaud** : Consommations énergétiques et émissions de polluants et de CO2 relatives à la mobilité annuelle des Vaudois
- > **Conseil du Léman** : Suivi des flux frontaliers : analyse du lien entre urbanisation et pratiques de mobilité au sein de l'Espace lémanique
- > **LITRA-ARE-UTP** : réalisation d'une publication de synthèse sur la répartition modale du transport de voyageurs en Suisse.
- > **6t (fonds propres) - Télétravail et mobilité en Suisse romande** : Quels impacts aujourd'hui et quels potentiels demain ?
- > **Etat de Vaud – Etat de Genève**: analyse des données du Microrecensement Mobilité et Transports 2015 et comparaison avec les données de 2000, 2005 et 2010.

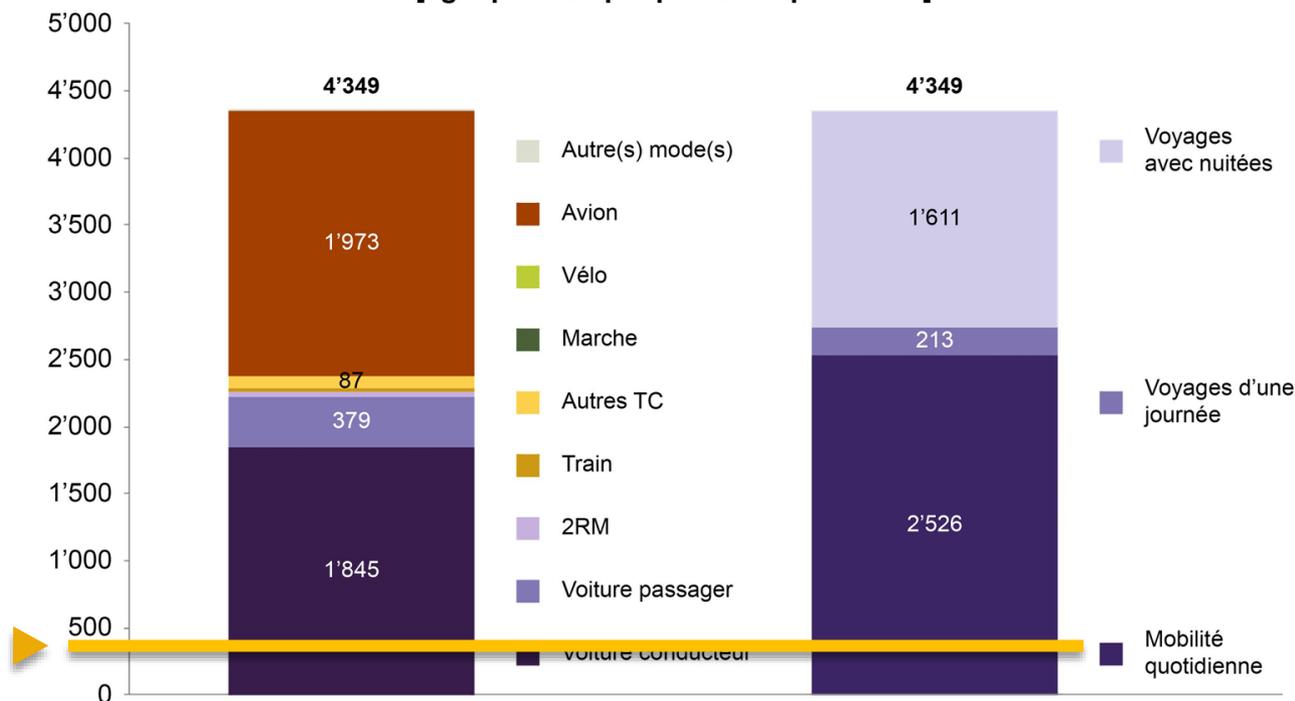
1. Contexte et enjeux généraux



> L'impact environnemental de la mobilité des Vaudois

- > Un impact très lourd d'environ 4.3 t eq. CO₂ par pers/an (y compris à l'international).
- > Les objectifs fixés de neutralité carbone en termes d'émissions de GES supposent de diviser au minimum par 10 les émissions actuelles des Vaudois, soit passer à 430 [kg] par pers par an, voire encore moins si on prend compte la croissance démographique attendue dans le canton.

Emissions annuelles selon le type de mobilité et le mode de déplacement
[kg équ. CO₂ par personne par année]



Données : OFS-ARE
Microrecensement Mobilité et
Transport 2015 ; Mobitool v2.2.
Infographie et calculs : 6t-bureau
de recherche

1. Contexte et enjeux généraux

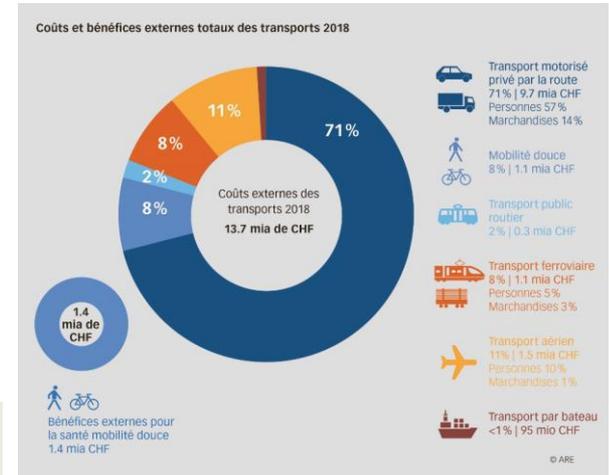


> A ces enjeux globaux, s'ajoutent des enjeux locaux majeurs

- > Pollution atmosphérique : Nox, Particules fines
- > Bruit
- > Congestion, accidents
- > Sols, nature et paysage

Coûts externes

9,7 mia CHF pour le transport privé par la route



> Des enjeux importants et des objectifs très ambitieux qui exigent des mesures fortes

> Quatre domaines d'intervention pour une mobilité plus durable

1. **Avoid** > diminuer le nombre de déplacements, le besoin même de mobilité
2. **Reduce** > réduire significativement les distances parcourues de nos déplacements
3. **Shift** > opérer un report modal très conséquent des modes les plus polluants vers ceux qui sont plus vertueux (TIM vers modes actifs et transports publics)
4. **Improve** > améliorer l'efficacité des véhicules motorisés utilisés
 - ↳ Motorisation
 - ↳ Poids
 - ↳ Taux d'occupation

2. Quel rôle pour la taxation des véhicules ?



> La taxation des véhicules apparaît comme un levier d'action indispensable du domaine « improve »

- > La composition du parc apparaît cruciale dans le bilan carbone de la mobilité motorisée. C'est un domaine d'intervention « moins douloureux » que d'autres.
- > Aujourd'hui, les évolutions du parc automobile suisse vont à l'encontre des objectifs fixés.
 - > Augmentation continue du poids largement dû au succès des SUV
 - > Impact écologique majeur d'un parc toujours plus lourd > annule les bénéfices issus d'autres efforts consentis, notamment le report modal de ces dernières années.

A motorisation identique, un SUV représente des émissions de CO₂ de 15 à 20% supérieures par rapport à la berline dont il est issu



> La taxation des véhicules doit servir un double objectif d'intérêt public :

- 1. Orienter la demande** : donner un signal fort aux consommateurs quant à l'impact différencié de certains types de véhicules
- 2. Orienter l'offre** : donner un signal stop aux constructeurs quant à l'aspect nuisible pour la collectivité de leur offre qui connaît une vraie fuite en avant qui n'est pas prêt de s'arrêter (un modèle très profitable)



- > Une politique incitative/dissuasive qui peut avoir des effets très nets et rapides > ex **Norvège**

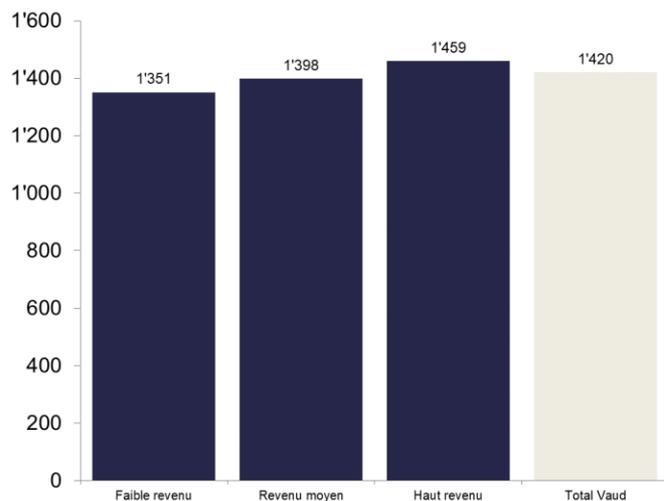
3. Focus sur le Canton de Vaud



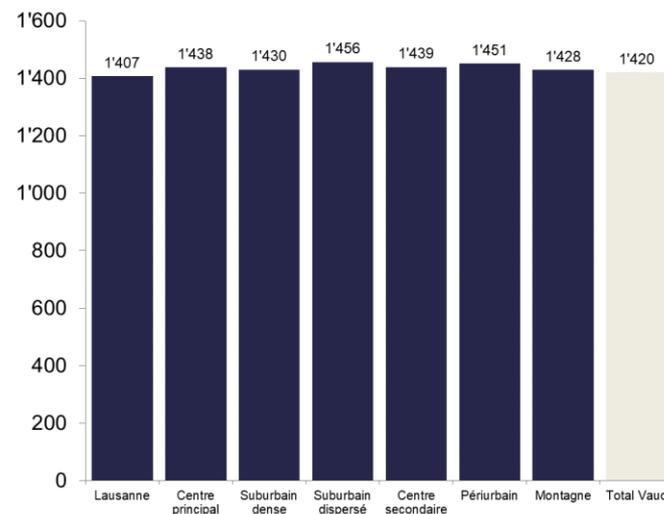
> Quelles associations statistiques ?

- > Le parc automobile est avant tout différencié selon **le revenu du ménage**. Plus celui-ci est élevé plus les véhicules sont lourds (et puissants)
- > On observe, en revanche, des différences réduites selon le types commune (pas d'«effet montagnes»)

Poids moyen à vide des voitures [kg] selon le revenu d'équivalence du ménage Canton de Vaud - 2015



Poids moyen à vide des voitures [kg] selon la typologie de la commune de résidence Canton de Vaud - 2015



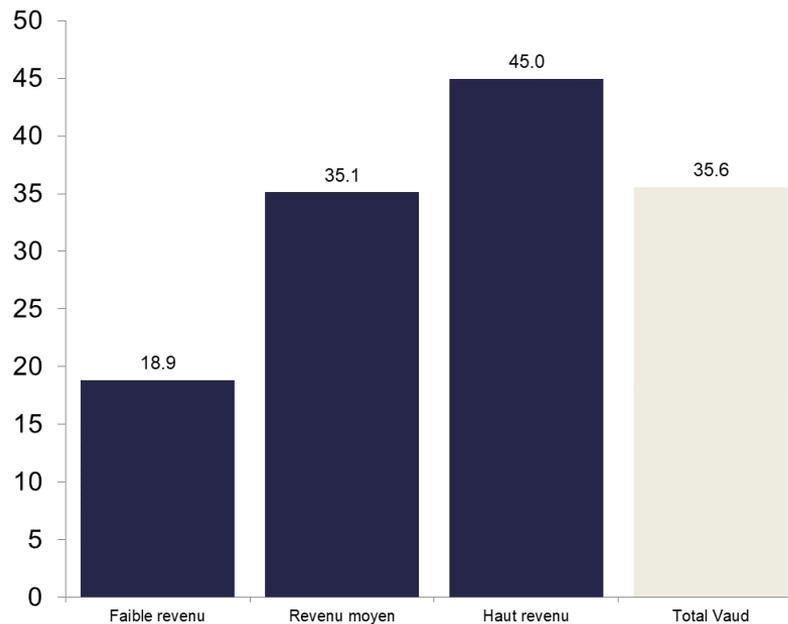


3. Focus sur le Canton de Vaud

> **Comme l'équipement, l'usage de la voiture est très fortement corrélé au revenu**

- > L'image de l'automobiliste pauvre, mérite d'être largement déconstruite.
- > En revanche, les personnes les plus modestes sont bien celles qui sont le plus exposées aux nuisances du trafic, en particulier dans les villes.

**Distance moyenne parcourue en TIM [km] selon le revenu du ménage
Canton de Vaud - 2015**





4. Les critères de taxation idéaux

> Dans l'idéal, plusieurs critères mériteraient d'être considérés dans un système de taxation

1. **La motorisation** > Distinguer : électrique, gaz, éthanol, essence, diesel, hybride, hybride rechargeable dont les niveaux de pollutions locales et globales sont très différents (vers des barèmes différents)
2. **Le CO2** > au sein d'un même type de motorisation, distinguer les niveaux d'émissions de chaque véhicule
3. **Le poids** > directement corrélé aux émissions de CO2 et aux niveaux de pollution locales (PM; NOX) : distinguer une Clio d'un Captur et une Zoé d'une Tesla X (barèmes différents pour les VE pour tenir compte du poids des batteries)
4. **La puissance** > idem (> combiné au poids = puissance massique en [W/kg])
5. **Le bruit** > une très importante problématique pas forcément lié aux autres dimensions (2RM)





5. Regards sur le projet de loi LTVB

> Les plus

- > Adaptation au nouveau contexte et philosophie d'orientation de la demande
- > Poids et puissance comme critères déterminants > permet de distinguer théoriquement les VE entre eux
- > Émissions de CO2 comme critères indirects

> Les manques importants

- > **Ne prend pas du tout en compte les enjeux de pollutions locales** : le fait que certains véhicules diesel voient leur taxe diminuer n'est pas défendable au vu des nuisances de ce type motorisation. Le bruit n'est pas considéré non plus.
- > **Les seuils fixés et les barèmes proposés sont timides** :
 - une ambition réduite alors en contraste avec les enjeux et la nécessité d'agir rapidement
 - une faible force dissuasive ou incitative qui risque d'avoir un effet d'orientation très limité, un signal faible pour les consommateurs et les constructeurs
- > **Le parc des entreprises ne doit pas être oublié**. Orienter ce parc vers des véhicules plus légers et plus propres est indispensable, notamment au vu de la croissance importante du trafic attendue pour les marchandises.
> si volonté d'aider les entreprises, alors un système de bonus généreux pourrait être imaginé
- > **Un angle mort sur les deux-roues motorisés** alors qu'ils sont sources de nuisances importantes également > ce parc doit aussi muter (motorisation, bruit).



6t-bureau de recherche

15 rue des Voisins

1205 Genève

Tel : +41 22 552 02 98

Mail : info@6-t.co

PROJET DE RÈGLEMENT d'application de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (RTVB)

LE CONSEIL D'ÉTAT DU CANTON DE VAUD

vu la loi du sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux

vu le préavis du Département des institutions et du territoire

arrête

Chapitre I Généralités

Art. 1 But

¹ Le présent règlement a pour but de compléter et préciser les dispositions de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (ci-après: la loi).

² Il définit notamment les conditions d'exonération, les taux et conditions pour les rabais ou majorations sur la taxe.

Chapitre II Frais

Art. 2 Frais de rappel (art. 3 al. 3 de la loi)

¹ Le premier rappel, en cas de retard de paiement de la taxe, est effectué sans frais.

² Les frais de deuxième rappel sont fixés à 25 fr.

Art. 3 Frais de remboursement (art. 3 al. 4 de la loi)

¹ Les frais inhérents au remboursement de la taxe sont les frais effectifs, facturés notamment par les organismes de remboursement.

Chapitre III Exonérations

Art. 4 Véhicules affectés uniquement à des services d'utilité publique (art. 4 al. 2 let. a de la loi)

¹ Les personnes morales doivent être reconnues de pure utilité publique par l'autorité fiscale compétente, conformément à l'art. 90 al. 1 let. g de la loi du 4 juillet 2000 sur les impôts directs cantonaux (LI ; BLV 642.11) pour bénéficier d'une exonération selon l'art. 4 al. 2 let. a de la loi.

Art. 5 Véhicules automobiles de personnes infirmes et de personnes ayant à charge une personne infirme (art. 4 al. 2 let. b de la loi)

¹ L'exonération totale est accordée aux personnes infirmes ou aux personnes ayant à charge une personne infirme si elles 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 L'exonération partielle, fixée à 50%, est accordée dans les autres cas.

³ L'exonération n'est accordée que pour un seul véhicule si le détenteur est infirme. Si plusieurs personnes ont à charge une même personne infirme, deux véhicules au maximum peuvent être exonérés.

⁴ L'exonération prend effet au jour du dépôt de la demande.

⁵ Le détenteur doit informer le service de tout changement de situation. Le service peut procéder à des vérifications en tout temps.

Art. 6 Véhicules des entreprises au bénéfice d'une concession fédérale et véhicules des entreprises privées de services postaux de transport de voyageurs (art. 4 al. 2 let. c de la loi)

¹ Les véhicules utilisés exclusivement à des fins de transports publics de voyageurs et de services postaux de transports de voyageurs sont exonérés de 50% de la taxe.

Art. 7 Voitures de tourisme légères électriques (art. 4 al. 3 de la loi)

¹ Les voitures de tourisme légères à motorisation uniquement électrique sont exonérées de la taxe pendant 24 mois dès la date de leur première mise en circulation en Suisse.

Chapitre IV Rabais et majoration

Art. 8 Voitures automobiles de transport légères jusqu'à 3'500 kg (art. 7 al. 1 et 2 de la loi)

¹ La taxe des voitures automobiles légères, immatriculées pour la première fois jusqu'au 31 décembre 2020 :

a. est réduite de:

1. 90% si le véhicule émet moins de 95 gr de CO₂ par km;
2. 75% si le véhicule émet de 95 à 100 gr de CO₂ par km;
3. 60% si le véhicule émet de 101 à 119 gr de CO₂ par km.

b. est majorée de:

1. 10% si le véhicule émet entre 150 et 179 gr de CO2 par km;
2. 15% si le véhicule émet entre 180 et 199 gr de CO2 par km;
3. 25% si le véhicule émet 200 gr de CO2 par km et plus.

² La taxe des voitures automobiles légères, immatriculées pour la première fois dès le 1er janvier 2021 :

a. est réduite de:

1. 90% si le véhicule émet moins de 118 gr de CO2 par km;
2. 75% si le véhicule émet de 118 à 124 gr de CO2 par km;
3. 60% si le véhicule émet de 125 à 148 gr de CO2 par km.

b. est majorée de:

1. 10% si le véhicule émet entre 187 et 222 gr de CO2 par km;
2. 15% si le véhicule émet entre 223 et 247 gr de CO2 par km;
3. 25% si le véhicule émet 248 gr de CO2 par km et plus.

³ La taxe est majorée de :

- a. 15% si les émissions de gr de CO2 par km ne sont pas connues.

Art. 9 Voitures automobiles lourdes de transports de personnes et de marchandises, excédant 3'500 kg (art. 7 al. 3 et 4 de la loi)

¹ La taxe des voitures lourdes de transport de personnes et de marchandises est réduite de :

- a. 20% pour la catégorie EURO 5 et les normes équivalentes;
- b. 35% pour la catégorie EURO 6 et supérieure et les normes équivalentes.

² La taxe des voitures lourdes de transport de personnes et de marchandises à motorisation uniquement électrique est réduite de 90%.

Art. 10 Bateaux (art. 9 de la loi)

¹ La taxe des bateaux à motorisation uniquement électrique est réduite de 90%.

Chapitre V Aides individuelles à l'acquisition d'une voiture automobile légère de transport à motorisation uniquement électrique (art. 7 al. 2 et art. 10 de la loi)

Art. 11 Bénéficiaires

¹ Peuvent bénéficier d'une aide individuelle:

- a. les personnes physiques ayant leur domicile légal dans le canton de Vaud;

- b. les personnes morales inscrites au registre du commerce et qui ont leur siège dans le canton de Vaud;
- c. les entreprises individuelles dont le titulaire a son domicile légal dans le canton de Vaud.

² L'aide est octroyée pour l'achat de voitures automobiles légères à motorisation uniquement électrique (voitures de tourisme, voitures automobiles légères, minibus, voitures de livraison, tracteurs, tracteurs à sellette et chariot à moteur), dont le poids total est inférieur à 2'500 kg.

³ Le véhicule doit être stationné et immatriculé, dans le canton de Vaud, au nom du bénéficiaire de l'aide pendant au moins 12 mois après l'octroi.

Art. 12 Versement et retrait des aides

¹ Le montant de l'aide, en principe versée dans l'année civile d'immatriculation du véhicule, est fixé à 2'000 fr.

² Si le véhicule est mis hors circulation, sauf en cas de destruction ou vol, ou s'il change de détenteur avant la fin de la période fixée, l'aide individuelle complète doit être restituée. Les aides sont également sujettes à restitution si elles ont été obtenues à la suite de fausses déclarations.

Art. 13 Procédure

¹ Les demandes doivent être adressées par écrit au service dans les deux mois suivant l'immatriculation du véhicule concerné et être accompagnées des documents suivants:

- a. formulaire en ligne de demande d'aide individuelle;
- b. copie de la facture ou du contrat de leasing;
- c. preuve du domicile légal de la personne physique ou du siège de la personne morale ou de l'entreprise.

Chapitre VI Dispositions finales

Art. 14 Abrogation

¹ Le présent règlement abroge le règlement du 21 décembre 2005 fixant la taxe des véhicules automobiles et des bateaux.

Art. 15 Entrée en vigueur

¹ Le Département des institutions et du territoire est chargé de l'exécution du présent règlement qui entre en vigueur le

Voitures de livraison, tracteurs légers, tracteurs à sellette légers, chariots à moteur légers + Vhc lourds

Situation actuelle	Projet CE		Variante 1 (-20%)		Variante 2 (-30%)		Variante 3 (-40%)	
CHF	CHF		CHF		CHF		CHF	
Voitures de livraison, tracteurs légers, tracteurs à sellette légers, chariots à moteur légers								
Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total
Jusqu'à 2'000 kg 0.15	Jusqu'à 2'500 kg 0.10	Jusqu'à 2'500 kg 0.10	Jusqu'à 2'500 kg 0.10	Jusqu'à 2'500 kg 0.10	Jusqu'à 2'500 kg 0.10	Jusqu'à 2'500 kg 0.10	Jusqu'à 2'500 kg 0.10	Jusqu'à 2'500 kg 0.10
Pour chaque kg suppl. 0.30	Pour chaque kg suppl. 0.30	Pour chaque kg suppl. 0.30	Pour chaque kg suppl. 0.30	Pour chaque kg suppl. 0.30	Pour chaque kg suppl. 0.20			
Taxe selon la puissance	Taxe selon la puissance	Taxe selon la puissance	Taxe selon la puissance	Taxe selon la puissance	Taxe selon la puissance	Taxe selon la puissance	Taxe selon la puissance	Taxe selon la puissance
Jusqu'à 100 kW 2.00	Jusqu'à 120 kW 1.60	Jusqu'à 120 kW 1.40	Jusqu'à 120 kW 1.40	Jusqu'à 120 kW 1.20	Jusqu'à 120 kW 1.20	Jusqu'à 120 kW 0.50	Jusqu'à 120 kW 0.50	Jusqu'à 120 kW 0.50
Pour chaque kW suppl. 3.00	Pour chaque kW suppl. 4.00	Pour chaque kW suppl. 2.00	Pour chaque kW suppl. 2.00	Pour chaque kW suppl. 3.70	Pour chaque kW suppl. 3.70	Pour chaque kW suppl. 2.00	Pour chaque kW suppl. 2.00	Pour chaque kW suppl. 2.00
Total taxe annuelle 26'226'088	21'915'424	20'984'464	20'984'464	18'357'760	18'357'760	15'677'415	15'677'415	15'677'415
Différence par rapp. actuel (en %)	-16%	-20%	-20%	-30%	-30%	-40%	-40%	-40%
Impact financier sur la catégorie par rapp. Actuel	-4'310'664	-5'241'624	-5'241'624	-7'868'328	-7'868'328	-10'548'673	-10'548'673	-10'548'673
Véhicules lourds								
Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total	Taxe selon le poids total
Jusqu'à 4'000 kg 560.00	Jusqu'à 4'000 kg 450.00	Jusqu'à 4'000 kg 450.00	Jusqu'à 4'000 kg 450.00	Jusqu'à 4'000 kg 450.00	Jusqu'à 4'000 kg 450.00	Jusqu'à 4'000 kg 450.00	Jusqu'à 4'000 kg 450.00	Jusqu'à 4'000 kg 450.00
Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 140.00	Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 110.00	Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 117.00	Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 117.00	Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 98.00	Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 98.00	Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 78.00	Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 78.00	Pour chaque tranche ou fraction de 1'000 kg suppl. 78.00
Total taxe annuelle 8'329'830	6'364'759	6'665'021	6'665'021	5'850'025	5'850'025	4'992'134	4'992'134	4'992'134
Différence par rapp. actuel (en %)	-24%	-20%	-20%	-30%	-30%	-40%	-40%	-40%
Impact financier sur la catégorie par rapp. Actuel	-1'965'071	-1'664'809	-1'664'809	-2'479'805	-2'479'805	-3'337'696	-3'337'696	-3'337'696
Impact financier total projet CE	-6'510'754	-6'510'754	-6'510'754	-6'510'754	-6'510'754	-6'510'754	-6'510'754	-6'510'754
Vhc livr. - Impact de la variante par rapp. Projet CE		-930'960	-930'960	-3'557'664	-3'557'664	-6'238'009	-6'238'009	-6'238'009
Vhc lourds - Impact de la variante par rapp. Projet CE		300'262	300'262	-514'735	-514'735	-1'372'626	-1'372'626	-1'372'626
Impact financier total	-6'510'754	-7'141'452	-7'141'452	-10'583'152	-10'583'152	-14'121'388	-14'121'388	-14'121'388

Comparatif intercantonal des véhicules lourds et véhicules de livraison

Marque et modèle de véhicule	Emission de CO2 en gr/km	Puissance en kW	Poids total en kg	Vaud AVEC rab.					Taxes autres cantons									
				Actuel	Projet CE	Variante 1	Variante 2	Variante 3	FR	BE	VS	GE	NE	BS	GL	TI	ZH	JU
Véhicules lourds																		
2 essieux 12 t GG / 6 t NL 280 PS / 206 kW 6,4 l / 33 St-PS		206	12'000	1'092.00	864.50	900.90	802.10	698.10	1'584.00	1'433.70	860.00	1'691.00	1'422.00	1'396.00	1'275.00	2'165.00	1'714.00	2'078.00
2 essieux 16 t GG / 8 t NL 380 PS / 280 kW 10 l / 51 St-PS		280	16'000	1'456.00	1'150.50	1'205.10	1'056.90	900.90	2'084.00	1'560.80	1'500.00	1'837.00	1'622.00	1'836.00	1'655.00	2'905.00	1'994.00	2'263.00
2 essieux 18 t GG / 10 t NL 380 PS / 280 kW 10 l / 51 St-PS		280	18'000	1'638.00	1'293.50	1'357.20	1'184.30	1'002.30	2'084.00	1'600.75	1'500.00	1'837.00	1'722.00	2'276.00	2'035.00	2'905.00	2'134.00	2'321.00
3 essieux 26 t GG / 16 t NL 400 PS / 294 kW 10 l / 51 St-PS		294	26'000	2'366.00	1'865.50	1'965.60	1'693.90	1'407.90	2'584.00	1'680.30	1'750.00	1'837.00	2'122.00	3'596.00	3'175.00	3'045.00	2'694.00	2'436.00
4 essieux 32 t GG / 20 t NL 430 PS / 316 kW 11 l / 56 St-PS		316	32'000	2'912.00	2'294.50	2'421.90	2'076.10	1'712.10	3'084.00	1'700.55	1'750.00	1'837.00	2'422.00	4'476.00	3'935.00	3'265.00	3'114.00	2'465.00
5 essieux 40 t GG / 26 t NL 480 PS / 353 kW 12 l / 61 St-PS		353	40'000	3'640.00	2'866.50	3'030.30	2'585.70	2'117.70	3'584.00	1'710.15	2'000.00	1'837.00	2'822.00	5'796.00	5'075.00	3'635.00	3'674.00	2'479.00
Véhicule articulé 28 t GG / 22 t NL 430 PS / 316 kW 11 l / 56 St-PS		316	28'000	1'456.00	650.00	672.75	611.00	546.00	3'084.00	1'689.15	1'750.00	1'837.00	2'222.00	2'492.00	4'180.00	2'365.00	2'834.00	2'449.00
Véhicule articulé 36 t GG / 24 t NL 430 PS / 316 kW 11 l / 56 St-PS		316	36'000	1'456.00	864.50	672.75	611.00	546.00	3'584.00	1'706.75	2'000.00	1'837.00	2'622.00	3'204.00	4'560.00	3'265.00	3'394.00	2'474.00
Véhicule articulé 40 t GG / 27 t NL 480 PS / 353 kW 12 l / 61 St-PS		353	40'000	1'456.00	936.00	672.75	611.00	546.00	3'584.00	1'710.15	2'000.00	1'837.00	2'822.00	3'560.00	5'130.00	3'635.00	3'674.00	2'479.00
Véhicules de livraison																		
Peugeot Expert 229 L2 - Mat. 327.375.647	195	94	2'950	813.00	615.70	594.10	520.70	445.10	489.00	615.05	269.00	330.00	497.50	180.00	407.00	641.00	818.00	891.80
Renault Master T35 dCi 165 - Mat. 681.362.253	195	120	3'500	1'050.00	853.30	825.70	683.10	586.50	719.00	700.25	303.50	350.50	558.00	180.00	595.40	789.00	569.00	1'015.35
IVECO 35C13 Daily - Mat. 186.283.776	231	93	3'500	976.00	873.50	850.30	702.00	620.60	719.00	700.25	303.50	350.50	558.00	180.00	595.40	635.00	569.00	1'015.35
Renault Maxity 150.35 - Mat. 327.439.376	255	107	3'500	1'011.00	901.50	874.76	723.00	629.37	719.00	700.25	326.50	350.50	558.00	180.00	639.60	715.00	1'138.00	1'015.35
Isuzu NLR85 - Mat. 166.112.072	285	110	3'500	1'020.00	907.50	880.00	727.50	631.25	719.00	700.25	400.00	350.50	558.00	180.00	757.90	732.00	1'288.00	1'015.35
Toyota Hilux 3.0 D-4D DC 4x4 - Mat. 323.773.105	227	126	3'500	1'068.00	880.90	839.50	708.60	600.30	719.00	700.25	400.00	350.50	558.00	180.00	583.00	823.00	644.00	1'015.35
VW T6 Transporter - Mat. 222.839.087	168	110	3'200	930.00	699.60	675.40	574.20	489.50	489.00	654.45	269.00	350.50	525.00	180.00	407.00	732.00	469.00	948.95
Citroen Jumper 2.0 HDi - Mat. 619.320.694	163	120	3'500	1'050.00	816.20	789.80	653.40	561.00	719.00	700.25	269.00	350.50	558.00	180.00	407.00	789.00	539.00	1'015.35
VW T5 Transporter - Mat. 214.665.610	198	62	2'800	704.00	505.10	490.80	442.10	392.20	376.00	588.40	269.00	330.00	481.00	180.00	407.00	458.00	698.00	853.20

Effets financiers des modifications LTVB - Simulation des impacts pour un échantillon de sociétés

Nom société	Type de véhicule	Nombre de véhicules	Taxe totale facturée selon	Taxe totale selon projet	Taxe totale selon Variante 1	Différence avec actuel	en %	Taxe totale	Différence avec actuel	en %	Taxe totale	Différence avec actuel	en %	Taxe totale									
			LTVB/RTVB actuels	révision LTVB/RTVB				selon Variante 2			selon Variante 3			FR	BE	VS	GE	NE	BS	GL	TI	ZH	JU
Société E	Véhicules de livraison	45	41'345.00	38'541.45	37'335.40	-4'009.60	-9.70%	30'973.90	-10'371.10	-25.08%	26'819.10	-14'525.90	-35.13%	31'436.70	30'711.95	15'775.00	15'670.00	24'773.40	10'248.00	29'618.70	32'747.00	46'113.00	44'602.65
	Véhicules lourds	12	26'698.00	19'067.50	19'953.00	-6'745.00	-25.26%	17'549.50	-9'148.50	-34.27%	15'019.50	-11'678.50	-43.74%	23'508.00	18'163.65	15'710.00	20'647.00	20'071.50	23'974.00	19'550.00	36'790.00	23'533.00	26'337.35
Total Société E		57	68'043.00	57'608.95	57'288.40	-10'754.60	-15.81%	48'523.40	-19'519.60	-28.69%	41'838.60	-26'204.40	-38.51%	54'944.70	48'875.60	31'485.00	36'317.00	44'844.90	34'222.00	49'168.70	69'537.00	69'646.00	70'940.00
Société F	Véhicules de livraison	3	2'961.00	2'519.65	2'408.25	-552.75	-18.67%	2'053.85	-907.15	-30.64%	1'740.30	-1'220.70	-41.23%	1'927.00	2'015.55	1'126.50	1'031.00	1'613.50	719.00	1'658.00	2'321.00	2'166.00	2'922.50
	Véhicules lourds	3	5'712.00	4'509.00	4'735.80	-976.20	-17.09%	4'120.20	-1'591.80	-27.87%	3'472.20	-2'239.80	-39.21%	6'752.00	4'694.60	4'110.00	5'365.00	5'465.50	3'748.00	3'445.00	8'315.00	5'322.00	6'807.15
Total Société F		6	8'673.00	7'028.65	7'144.05	-1'528.95	-17.63%	6'174.05	-2'498.95	-28.81%	5'212.50	-3'460.50	-39.90%	8'679.00	6'710.15	5'236.50	6'396.00	7'079.00	4'467.00	5'103.00	10'636.00	7'488.00	9'729.65
Société G	Véhicules lourds	14	21'777.00	17'222.00	17'998.65	-3'778.35	-17.35%	15'890.60	-5'886.40	-27.03%	13'671.60	-8'105.40	-37.22%	25'144.00	18'793.20	16'344.00	25'197.00	19'362.00	19'314.00	27'240.00	30'930.00	20'826.00	27'250.10
Total Société G		14	21'777.00	17'222.00	17'998.65	-3'778.35	-17.35%	15'890.60	-5'886.40	-27.03%	13'671.60	-8'105.40	-37.22%	25'144.00	18'793.20	16'344.00	25'197.00	19'362.00	19'314.00	27'240.00	30'930.00	20'826.00	27'250.10

Effets financiers des modifications LTVB - Simulation des impacts pour un échantillon de sociétés

Nom société	Type de véhicule	Nombre de véhicules	Taxe totale facturée selon		Taxe totale selon projet		Taxe totale selon Variante 1			Taxe totale selon Variante 2			Taxe totale selon Variante 3			FR	BE	VS	GE	NE	BS	GL	TI	ZH	JU
			LTVB/RTVB actuels	LTVB/RTVB révision	Taxe totale	Différence	en %	Taxe totale	Différence	en %	Taxe totale	Différence	en %	Taxe totale	Différence										
Société E	Voitures de tourisme, minibus	18	12'828.70	13'089.75	13'089.75	261.05	2.03%	13'089.75	261.05	2.03%	13'089.75	261.05	2.03%	10'088.00	8'713.60	5'403.00	10'684.50	10'514.00	9'493.95	9'170.50	12'691.00	9'214.00	12'636.00		
	Véhicules de livraison	45	41'345.00	38'541.45	37'335.40	-4'009.60	-9.70%	30'973.90	-10'371.10	-25.08%	26'819.10	-14'525.90	-35.13%	31'436.70	30'711.95	15'775.00	15'670.00	24'773.40	10'248.00	29'618.70	32'747.00	46'113.00	44'602.65		
	Véhicules lourds	12	26'698.00	19'067.50	19'953.00	-6'745.00	-25.26%	17'549.50	-9'148.50	-34.27%	15'019.50	-11'678.50	-43.74%	23'508.00	18'163.65	15'710.00	20'647.00	20'071.50	23'974.00	19'550.00	36'790.00	23'533.00	26'337.35		
	Véhicules de travail	3	205.00	205.00	205.00	0.00	0.00%	205.00	0.00	0.00%	205.00	0.00	0.00%	405.00	270.15	235.00	307.00	630.00	486.00	362.00	255.00	360.00	391.65		
	Remorques de transport	53	19'121.00	19'121.00	19'121.00	0.00	0.00%	19'121.00	0.00	0.00%	19'121.00	0.00	0.00%	23'054.00	22'135.80	13'440.00	17'365.00	11'034.00	14'441.00	8'255.00	9'300.00	18'876.20	32'094.85		
	Remorques de travail	2	112.00	112.00	112.00	0.00	0.00%	112.00	0.00	0.00%	112.00	0.00	0.00%	148.00	99.95	130.00	80.00	140.00	104.00	60.00	300.00	120.00	144.90		
Total Société E		133	100'309.70	90'136.70	89'816.15	-10'493.55	-10.46%	81'051.15	-19'258.55	-19.20%	74'366.35	-25'943.35	-25.86%	88'639.70	80'095.10	50'693.00	64'753.50	67'162.90	58'746.95	67'016.20	92'083.00	98'216.20	116'207.40		
Société F	Voitures de tourisme, minibus	2	2'136.00	2'407.50	2'407.50	271.50	12.71%	2'407.50	271.50	12.71%	2'407.50	271.50	12.71%	1'142.00	1'327.20	1'076.00	1'365.00	1'652.00	1'572.40	1'622.00	2'062.00	3'476.00	1'924.40		
	Véhicules de livraison	3	2'961.00	2'519.65	2'408.25	-552.75	-18.67%	2'053.85	-907.15	-30.64%	1'740.30	-1'220.70	-41.23%	1'927.00	2'015.55	1'126.50	1'031.00	1'613.50	719.00	1'658.00	2'321.00	2'166.00	2'922.50		
	Véhicules lourds	3	5'712.00	4'509.00	4'735.80	-976.20	-17.09%	4'120.20	-1'591.80	-27.87%	3'472.20	-2'239.80	-39.21%	6'752.00	4'694.60	4'110.00	5'365.00	5'465.50	3'748.00	3'445.00	8'315.00	5'322.00	6'807.15		
	Remorques de transport	5	1'550.00	1'550.00	1'550.00	0.00	0.00%	1'550.00	0.00	0.00%	1'550.00	0.00	0.00%	1'670.00	1'513.20	1'050.00	1'050.00	838.00	989.00	350.00	750.00	875.00	2'194.00		
Total Société F		13	12'359.00	10'986.15	11'101.55	-1'257.45	-10.17%	10'131.55	-2'227.45	-18.02%	9'170.00	-3'189.00	-25.80%	11'491.00	9'550.55	7'362.50	8'811.00	9'569.00	7'028.40	7'075.00	13'448.00	11'839.00	13'848.05		
Société G	Voitures de tourisme, minibus	27	21'602.25	21'807.85	21'807.85	205.60	0.95%	21'807.85	205.60	0.95%	13'451.10	16'071.25	9'109.50	15'594.75	14'874.00	14'018.95	12'299.00	19'242.00	21'656.00	23'306.80					
	Véhicules lourds	14	21'777.00	17'222.00	17'998.65	-3'778.35	-17.35%	15'890.60	-5'886.40	-27.03%	13'671.60	-8'105.40	-37.22%	25'144.00	18'793.20	16'344.00	25'197.00	19'362.00	19'314.00	27'240.00	30'930.00	20'826.00	27'250.10		
	Remorques de transport	2	452.00	358.00	358.00	-94.00	-20.80%	358.00	-94.00	-20.80%	358.00	-94.00	-20.80%	371.00	246.10	180.00	175.00	297.00	172.00	140.00	255.00	154.00	356.80		
Total Société G		43	43'831.25	39'387.85	40'164.50	-3'666.75	-8.37%	38'056.45	-5'774.80	-13.18%	35'837.45	-7'993.80	-18.24%	38'966.10	35'110.55	25'633.50	40'966.75	34'533.00	33'504.95	39'679.00	50'427.00	42'636.00	50'913.70		