

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 182-2019
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2019.RRGR.218

Déposée le: 09.07.2019

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Guggisberg (Kirchlindach, UDC) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Oui
Urgence accordée: Oui 09.09.2019

N° d'ACE: 1138/2019 du 30 octobre 2019
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: –
Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption sous forme de postulat**



Exonération fiscale des véhicules à hydrogène dans le canton de Berne

Le Conseil-exécutif est chargé, par une modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers (LIV), d'exonérer pendant dix ans les véhicules à hydrogène de l'impôt sur les véhicules automobiles.

Développement :

Par rapport aux véhicules électriques, les véhicules à hydrogène présentent de sérieux atouts :

- la fabrication des piles à combustible des véhicules à hydrogène est nettement plus respectueuse de l'environnement que celle des batteries des véhicules électriques ;
- les voitures à hydrogène ont une autonomie sensiblement plus élevée que les voitures électriques équipées de batteries ;
- faire le plein prend entre trois et cinq minutes.

Le courant nécessaire à la propulsion des véhicules à hydrogène n'est pas emmagasiné dans des batteries mais produit par une pile à hydrogène à bord du véhicule. L'avantage des voitures à hydrogène, outre l'absence d'émissions polluantes, réside dans la production des piles à combustible, nettement plus respectueuse de l'environnement que celle des batteries. Parce qu'il présente des propriétés de stockage intéressantes, l'hydrogène est le partenaire désigné de l'énergie éolienne, de l'énergie solaire et de l'énergie hydraulique. Ces énergies renouvelables ont en effet l'inconvénient de produire beaucoup d'électricité en heures creuses, dégageant un surplus qui peut être stocké sous forme d'hydrogène. L'hydrogène n'émet pas du tout de CO₂, ce qui le rend particulièrement respectueux de l'environnement.

L'hydrogène ayant une meilleure densité énergétique que les batteries électriques, les véhicules jouissent d'une meilleure autonomie, sans pour autant être plus lourds. Les véhicules affichant plus de 500 kilomètres d'autonomie sont la norme. Ceci est encore plus intéressant pour les camions, vu que le poids des batteries empiète sur leur charge utile et qu'en conditions réelles d'utilisation, le temps manque pour les recharger régulièrement.

Pour faire le plein d'un véhicule à hydrogène, on injecte de l'hydrogène depuis le réservoir haute-pression de la station-service – un procédé rapide, simple et absolument sûr grâce à des tubulures de remplissage spéciales. Trois à cinq minutes suffisent, une durée comparable à celle d'un ravitaillement en essence, en diesel ou en gaz naturel.

Les inconvénients des véhicules à hydrogène sont un réseau de stations-service (encore) trop peu fourni et des coûts d'acquisition élevés. Au lieu de soutirer encore plus d'argent aux contribuables sous le couvert de la protection du climat, l'exonération fiscale (temporaire) crée des incitations. L'acquisition de véhicules à hydrogène devient plus intéressante tant pour les particuliers que pour les PME. Plus les véhicules à hydrogène en circulation sont nombreux, plus la mise en place d'un réseau de stations-service devient rentable, ce qui accélère le mouvement. Le canton de Berne pourrait par ailleurs jouer un rôle de pionnier dans ce domaine. Fixer une période de dix ans permettra de vérifier l'efficacité de la mesure et, le cas échéant, de la prolonger.

Motivation de l'urgence : la présente intervention parlementaire constitue une affaire « pouvant freiner le changement climatique ou ses effets » d'après le chiffre 3 de la Déclaration du Grand Conseil sur la politique climatique, de la session d'été 2019. La présente motion mérite donc un traitement prioritaire.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion vise à exonérer pendant dix ans les véhicules à hydrogène de l'impôt sur les véhicules à moteur. Elle demande, pour ce faire, une révision de la loi du 12 mars 1998 sur l'imposition des véhicules routiers (LIV; RSB 761.611).

S'inscrivant dans une perspective de politique climatique, elle relève les divers avantages des véhicules à pile à combustible en comparaison de ceux équipés de batteries électriques ou d'un moteur à combustion.

Aucun véhicule à hydrogène n'est actuellement immatriculé dans le canton de Berne. Cependant, les constructeurs sont en train de promouvoir la technologie électrique basée sur l'hydrogène. C'est le cas non seulement pour les voitures automobiles légères, mais aussi et surtout

pour les véhicules utilitaires lourds. Dans la même optique, une association promotrice réunissant des entreprises suisses de renom développe activement le réseau de stations-service pour véhicules à hydrogène, encore extrêmement lacunaire. L'objectif est de mettre en place, d'ici 2023, un réseau de stations-service couvrant l'ensemble du pays.

Sur le principe, le Conseil-exécutif n'est pas opposé à l'idée d'instaurer des modèles d'imposition visant des objectifs écologiques et climatiques. Rien ne garantit toutefois que la modification proposée aura un effet incitatif durable sur le plan environnemental, étant donné les coûts d'acquisition d'un véhicule et les frais annuels d'utilisation. Par ailleurs, le Conseil-exécutif estime qu'une exonération totale de l'impôt sur les véhicules à moteur – un impôt d'affectation – n'est pas envisageable. Les propriétaires de ces véhicules ont eux aussi besoin d'une infrastructure routière de qualité dont le fonctionnement est assuré : ils doivent donc verser une contribution appropriée à sa construction et à son entretien. Cette nécessité est d'autant plus pressante qu'avec la numérisation du trafic, les exigences posées à l'infrastructure d'exploitation vont croissant et entraînent des coûts de plus en plus élevés. Comparés à d'autres types de moteurs, ceux à hydrogène présentent des atouts en matière de protection du climat et d'approvisionnement énergétique. En effet, l'hydrogène peut être produit en cas de surcapacités dans le réseau électrique et contribuer à la production et au stockage d'énergie renouvelable. Même si sa production n'est pas complètement exempte d'émissions de CO₂, son bilan climatique et énergétique est meilleur que celui des carburants fossiles. Cette donnée doit être prise en compte dans le développement du modèle fiscal écologique.

Si des voitures de tourisme dotées de piles à combustible étaient mises en circulation aujourd'hui dans le canton de Berne, elles pourraient sans doute bénéficier d'une réduction pour l'année en cours et les trois années suivantes, sur la base du système d'évaluation de la Confédération (étiquette-énergie A ou B). Par contre, le Conseil-exécutif voit d'un œil sceptique les exonérations fiscales fondées sur les développements technologiques actuels – aux degrés d'avancement divers – dans le domaine des moteurs ou des carburants. Il privilégie un système de réductions lié à une évaluation globale de l'efficacité énergétique. Le système d'évaluation de la Confédération tient compte de l'évolution en intégrant les progrès accomplis d'année en année. Si des facteurs supplémentaires jouent un rôle, tels que l'influence de la technologie sur le poids du véhicule, ils peuvent être pris en compte dans le cadre de la LIV, comme c'est le cas pour les véhicules électriques munis d'une batterie.

S'agissant de l'imposition des véhicules utilitaires lourds (camions, bus, etc.), il n'est pas possible, dans le temps imparti, de cerner les effets de la modification demandée par la motion.

Étant donné que le Grand Conseil a déjà adopté, sous forme de postulat, la motion Wenger 128-2016 « Introduction d'une taxe écologique sur la mise en circulation des véhicules à moteur » lors de la session de novembre 2016 et la motion Trüssel 171-2018 lors de la session de mars 2019, le Conseil-exécutif propose d'adopter également la présente motion sous forme de postulat.

Destinataire

- Grand Conseil