

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 163-2018
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.522

Déposée le: 03.09.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Imboden (Bern, Les Verts) (porte-parole)

Cosignataires: 10

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 76/2019 du 30 janvier 2019
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif: **Rejet**



Pour une imposition des véhicules à moteur qui incite à rouler moins

Le Conseil-exécutif est prié de présenter un projet de modification de loi qui permette, en vertu du principe du pollueur-payeur, d'accorder aux détenteurs et détentrices de voitures de tourisme équipées d'un moteur à combustion un rabais sur l'impôt sur les véhicules à moteur s'ils prouvent qu'ils l'utilisent peu. Ce rabais fiscal a pour but de décongestionner le réseau routier et de réduire les émissions de CO₂ du trafic motorisé individuel en incitant les détenteurs et détentrices de véhicules à rouler moins. Cette modification de loi ne devra entraîner aucune diminution des recettes totales engrangées par le canton.

Développement :

Les voitures de tourisme immatriculées en Suisse ont parcouru environ 11 000 kilomètres par an en moyenne entre 1994 et aujourd'hui. Leur nombre a augmenté dans le canton de Berne :

Il est ainsi passé de 512 043 en 2014 à 526 558 en 2016¹, avec les conséquences que l'on connaît : la plus forte sollicitation du réseau routier génère régulièrement des embouteillages à de nombreux endroits, et les émissions de CO₂ des véhicules, qui sont néfastes pour le climat, ne cessent d'augmenter au fil des ans malgré l'arrivée de nouvelles technologies de motorisation. Pour obtenir un changement de cap depuis longtemps requis dans le domaine des transports, il est indispensable de créer de nouvelles incitations.

L'octroi d'un rabais fiscal aux détenteurs et détentrices de véhicules qui roulent peu constitue une mesure efficace pour réduire les embouteillages et les émissions de CO₂. Le seul fait de parcourir 3000 kilomètres de moins par an que la moyenne avec son véhicule permet de désengorger le trafic routier à hauteur de 28 pour cent et donc de produire moins de gaz à effet de serre. Les mesures incitant à rouler moins respectent le principe du pollueur-payeur et visent à encourager les détenteurs et détentrices de véhicules à faire, de leur propre chef, un usage modéré et circonspect de ces derniers.

Le rabais devra être accordé de façon échelonnée, en fonction du kilométrage annuel du véhicule. Plusieurs assureurs automobiles ont introduit avec succès un système de rabais lié au nombre de kilomètres parcourus. Pour obtenir un tel rabais, les automobilistes doivent ainsi communiquer chaque année au service concerné le kilométrage de leur véhicule. Le canton peut procéder à une vérification des données communiquées lors des contrôles routiers mais aussi lors des expertises de véhicules, qui sont obligatoires.

Réponse du Conseil-exécutif

La motion demande une modification de la loi du 12 mars 1998 sur l'imposition des véhicules routiers (LIV ; RSB 761.611) en ce sens que le montant de l'impôt sur un véhicule à moteur serait calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus avec ce dernier. La motion propose ainsi de dégrever les personnes qui utilisent peu leur véhicule par rapport à celles qui roulent plus souvent. La modification concernerait exclusivement les voitures de tourisme équipées d'un moteur à combustion : elle ne toucherait pas les autres objets de l'impôt que sont les motocycles, les véhicules de livraison, les véhicules lourds ou encore les véhicules électriques fonctionnant sur batterie.

Selon l'auteure de la motion, l'introduction d'un rabais d'impôt en fonction du nombre de kilomètres parcourus annuellement influencerait positivement le comportement des automobilistes en les incitant à rouler moins. Les routes suisses s'en retrouveraient désengorgées et les émissions de CO₂, nocives pour l'environnement, diminueraient. La motion laisse une marge de manœuvre dans la mise en œuvre du modèle d'imposition (rabais échelonné en fonction du kilométrage, alignement sur des critères de mesure actuels, etc.). Elle propose que les détenteurs et détentrices communiquent eux-mêmes chaque année le kilométrage de leur véhicule ; leurs déclarations pourraient être vérifiées à l'occasion de contrôles de police ou des expertises périodiques. La motion exige en outre que la modification de loi n'affecte pas le montant total des recettes issues de l'impôt sur les véhicules à moteur. Pour ce faire, il faudrait compenser le rabais accordé à certains automobilistes par une augmentation de la taxe perçue auprès des personnes qui

¹ https://www.fin.be.ch/fin/fr/index/finanzen/finanzen/statistik/KennzahlenKantonBern.assetref/dam/documents/FIN/FV/fr/Statistik/Kennzahlen_BE_2016_F_.pdf

roulent beaucoup ou qui détiennent un véhicule d'une catégorie non concernée par le rabais – et ce, quel que soit le niveau d'émission des véhicules en question.

Le nombre de kilomètres parcourus est déjà imposé pour tous les types de véhicules via l'impôt sur les huiles minérales. Les véhicules lourds sont en outre soumis à la redevance fédérale sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

D'un point de vue administratif et technique, le modèle d'imposition tel que proposé par la motion n'est pas viable. Les prescriptions fédérales sur la circulation routière n'imposent pas la saisie du kilométrage. Partant, les compteurs dont les véhicules sont généralement pourvus ne sont pas inspectés lors des expertises. De ce fait, rien ne prouve qu'ils fonctionnent correctement ; il n'existe aucune prescription sur leur calibrage et ils peuvent, pour certains, facilement être manipulés. Certains véhicules modernes transmettent des informations relatives au kilométrage au fabricant par voie électronique, mais rien n'oblige ce dernier à les rendre accessibles aux services d'admission à la circulation. Par ailleurs, un système d'auto-déclaration remettrait en question la sécurité du droit et des procédures dans leur ensemble. Le système de perception actuel, entièrement automatisé, efficace et juridiquement sûr, serait menacé. Il serait très difficile d'assurer la fiabilité de la perception des impôts par des contrôles de police aléatoires ou lors des expertises périodiques (dont la première n'intervient en principe pas avant six ans pour les voitures de tourisme). Le cadre technique actuel ne permet pas de prélever des données fiables sur le kilométrage, d'une part, et il serait peu judicieux, d'autre part, de confier ce genre de tâches aux services de police ou d'expertises évoqués plus haut.

Sur le principe, le Conseil-exécutif n'est pas opposé à l'idée d'instaurer des modèles d'imposition écologiques, mais ces derniers, pour être viables, doivent être efficaces et applicables au plus grand nombre. Le Conseil-exécutif comprend l'objectif de la motion et l'effet qu'elle cherche à induire sur la politique du trafic routier, mais il estime qu'elle ne pourrait pas être mise en œuvre, faute de données fiables, sans mettre en péril la sécurité du droit et la transparence. Par conséquent, il en propose le rejet.

Destinataire

- Grand Conseil