



# Les Verts – Réponse à la consultation relative à la modification de la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux et de la loi concernant l'élimination des véhicules automobiles

Mars 2013

Les Verts accueillent avec satisfaction la remise en cause du système de taxation actuel des véhicules à moteur.

L'objectif général de la modification de cette loi est louable. Corriger la taxation actuelle par un système encourageant l'utilisation de véhicules de faible émission en CO<sub>2</sub> est un pas dans la bonne direction.

## Remarques générales

Le mode de calcul de la taxe était à son origine un des plus progressifs de Suisse. Il était sensé freiner la progression alarmante de la consommation d'énergie liée à nos déplacements. Pourtant, même peu ambitieux en la matière, les objectifs de la dernière Conception directrice cantonale de l'énergie pour les années 2006-2010 (rapport 06.036) n'ont largement pas été atteints. (*Figure ci-dessous: extrait des dernières statistiques cantonales de l'énergie de 2009*)

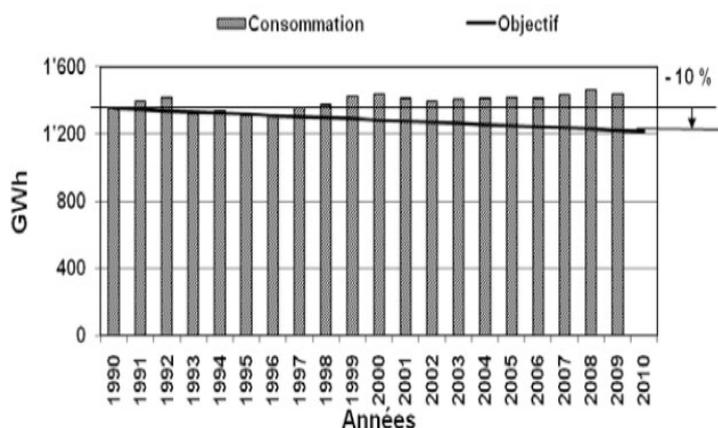


Figure 8.2: Carburants

**Objectif: par rapport à 1990, -10%**

**En 1990, la consommation de carburants s'élevait à 1'352 GWh.**

**L'objectif à atteindre en 2010 est fixé à 1'217 GWh.**



Il est dès lors légitime de se poser la question de savoir si la proposition que le Conseil d'Etat nous présente aujourd'hui est à même d'atteindre, même tardivement, ces objectifs ou tout au moins d'y participer. Nous en doutons fortement.

Pour les Verts, le projet de loi manque donc d'ambition et de courage politique.

De notre point de vue, le système de la taxation automobile devrait **viser 2 objectifs généraux** :

- d'une part, orienter la mise en circulation de véhicules plus économiques
- d'autre part, d'exercer un impact notable en vue d'une stabilisation au moins voire d'une **diminution à terme du taux de véhicules de tourisme/personne** et une diminution de l'utilisation de ceux-ci

Le projet de loi ne vise que le premier objectif et restera sans influence sur taux de voiture de tourisme/personne, ce qui est regrettable.

Dans le rapport du Conseil d'Etat, nous déplorons une contradiction entre une "écologisation" de la taxe et la volonté exprimée de rester concurrentiels vis-à-vis des autres cantons. Ces deux objectifs sont antinomiques. D'autant que les autres cantons ont adopté les mêmes objectifs que Neuchâtel, soit ceux de la Confédération, et que, confrontés aux mêmes problèmes que nous, ils devront également revoir leur politique en matière de transports motorisés.

Dans ses réflexions le CE n'applique le principe du pollueur /payeur qu'à l'impact au domaine des routes, ce qui est insuffisant.

L'impact du trafic routier sur la santé ou sur l'environnement, est considérable, pour ne pas dire phénoménal.

Les maladies respiratoires sont en augmentation, ceci en rapport direct avec la pollution atmosphérique. Chaque année, les valeurs limites de taux d'ozone dépassent les seuils acceptables et obligent (ou devraient obliger) les responsables politiques locaux à prendre des mesures urgentes. Celles-ci apparaissent bien tardives et dérisoires vis-à-vis de l'augmentation continue du parc de véhicules à moteur.

Les accidents de la route, bien qu'en diminution suite aux améliorations de la sécurité routière, génèrent des coûts incalculables en termes de pertes en vies humaines, en handicap, en incapacité de travail

L'impact du réseau routier sur la faune est également majeur.

Sur le plan global, l'augmentation de la production de CO<sub>2</sub> responsable du réchauffement climatique est une problématique qui doit concerner toutes les



collectivités à tous les échelons.

Pour rappel, la taxe CO<sub>2</sub> ne concerne pas les carburants mais seulement les combustibles.

Dans une étude de l'Office fédéral du développement territorial ARE, (**Office fédéral du développement territorial ARE (2010), Coûts externes 2006-2007, Calcul des coûts externes des transports en Suisse.**) le calcul des coûts externes de transport a été calculé. Les conclusions sont les suivantes :

*"Au total, les transports causent aux personnes qui ne les utilisent pas des coûts de **9,1 milliards de francs** (méthode « usager »). Quelque 95% de l'ensemble des coûts externes sont dus à la route, le rail n'en provoquant que 5%. Si l'on considère l'importance des différents domaines, le coût des accidents et les coûts de la santé liés à la pollution de l'air dominant clairement, puisqu'ils constituent près de 50% du total (4,2 milliards de francs). Le climat et le bruit représentent chacun quelque 14% de l'ensemble, contre 10% pour la nature et le paysage et 7% pour les processus en amont et en aval. "*

Si nous retenons le chiffre de **8.582 Milliards de francs** (Fig 4-1a de l'étude) comme total des coûts externes de transports en 2007 pour une population suisse de 7'593'494 habitants, le **coût/ habitant revient à Fr 1130 .-**

Extrapolé à la population du **canton de Neuchâtel** de 170'000 habitants, le total des coûts externe des transports routiers se monterait à **Fr 192'130'263 .-** selon les chiffres de 2007.

**Ce montant (> 192 Millions) équivaut à 4,5 X le montant des revenus liés à la taxe des véhicules à moteur (42 Millions)**

Nous déplorons ici l'absence de toute réflexion liée aux coûts réels des véhicules à moteur dans le rapport du Conseil d'Etat.

**Nous souhaitons que l'Etat reconnaisse l'importance des coûts réels globaux engendrés par le trafic.**



## **Elaborer une vraie "Taxe de la mobilité"**

Nous regrettons que le postulat 07.139 déposé par PopVertSol n'ait pas été pris en compte dans la réflexion. Par ce postulat, et dans sa version amendée, "Le Conseil d'Etat est prié d'étudier la possibilité d'introduire une véritable taxe de mobilité, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan directeur des transports,..."

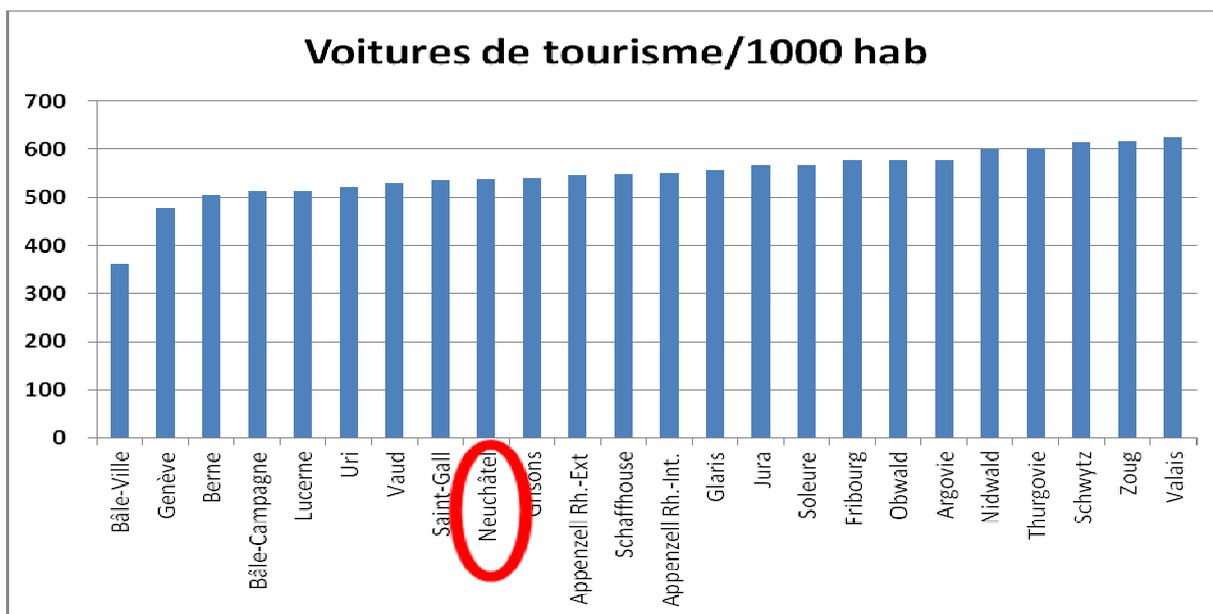
Le projet de loi devrait déjà inclure des mesures concrètes allant dans le sens d'une taxation de la mobilité, au nom de la complémentarité des transports.

De notre point de vue, il faut inclure dans la taxation globale, un montant (d'une valeur équivalente à un abonnement demi-tarif CFF par exemple) que le détenteur pourrait faire valoir librement sur tout système d'abonnement de transport public.

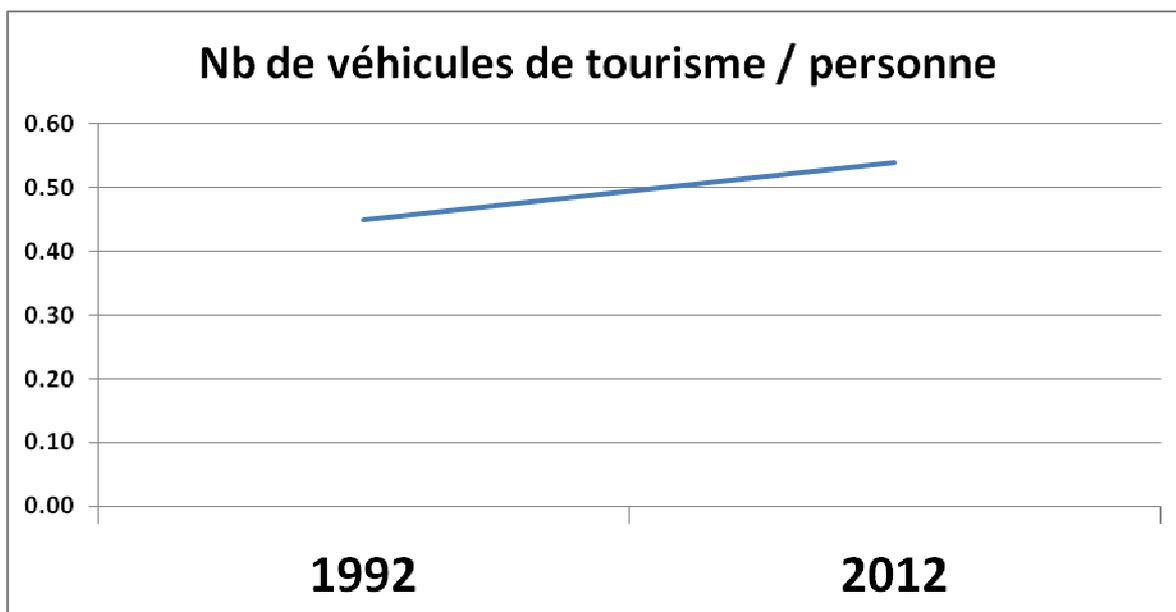


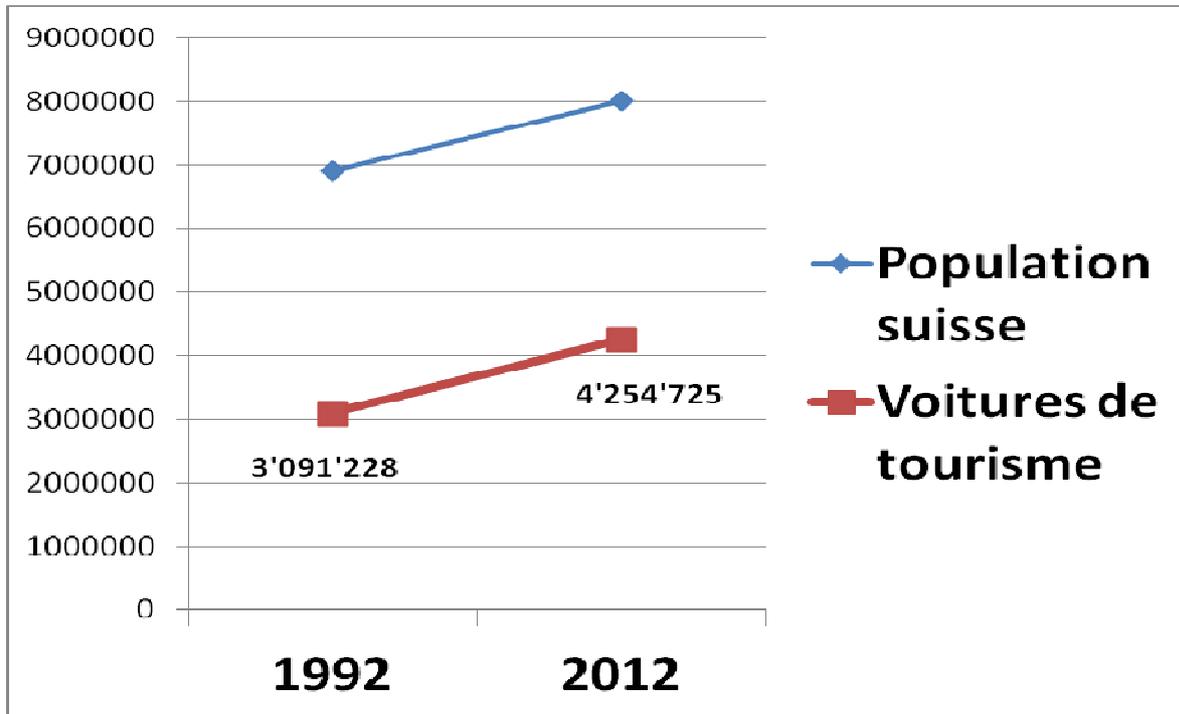
## Réflexions concernant les voitures de tourisme

Actuellement, dans le canton de Neuchâtel, le taux de voitures de tourisme/1000 habitants est de 540, il se situe dans la moyenne nationale :

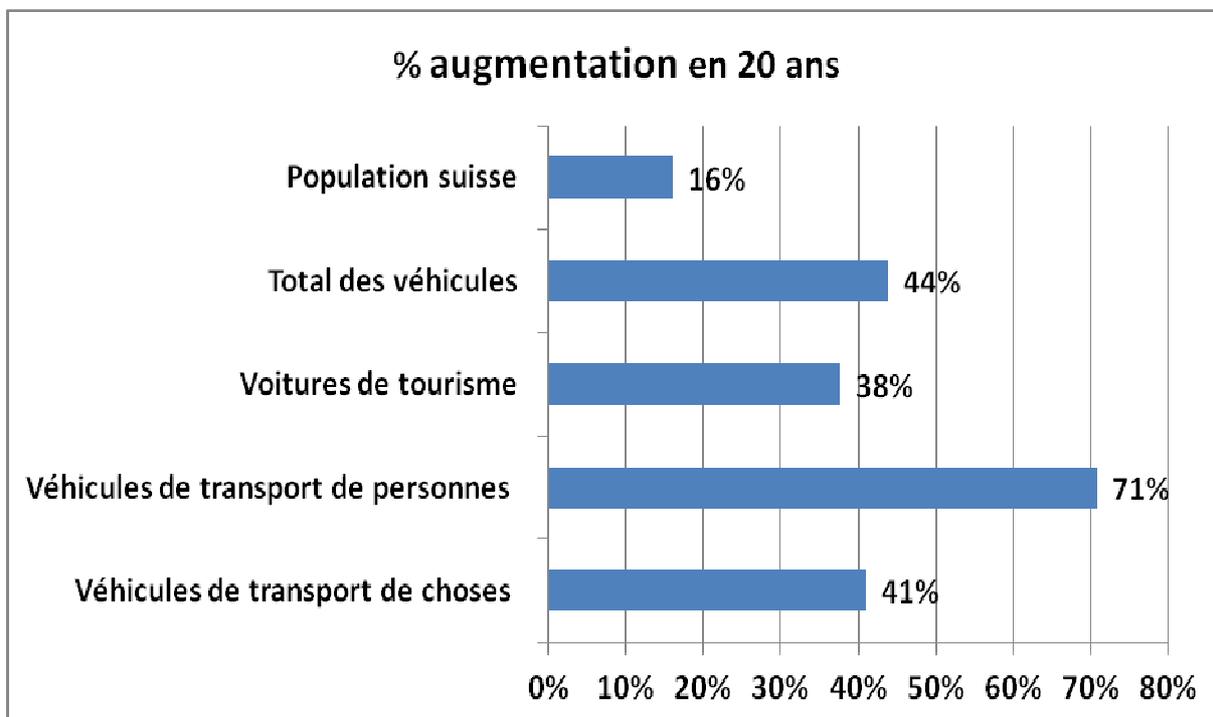


Sur le plan suisse, ce taux est en constante augmentation :





**Tous les véhicules de transport à moteur sont en constante augmentation, et ce davantage que la population :**



Tiré de : <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/03/blank/02/01/01.html>

**Nous souhaitons que l'Etat reconnaisse l'évolution croissante du parc des véhicules à moteur et qu'il réagisse, qu'il prenne position.**

**Nous souhaitons que l'Etat reconnaisse davantage la nécessité de prendre des mesures visant à stabiliser au moins, voire à diminuer le taux de voiture de tourisme/personne.**

### **A propos de la taxation pour les véhicules de tourisme**

Toutes les couches sociales de la population doivent se sentir concernées par le système de taxation. S'il n'a pas de caractère progressif, les hauts revenus ne seront pas impliqués.

Il faut rappeler que le prix du carburant est le même pour tout le monde. Pour cette raison, les petits revenus sont actuellement proportionnellement davantage impliqués en cas d'élévation du prix du carburant.



Selon le rapport du Conseil d'Etat, pour le conducteur d'une voiture de 15'000.- roulant 15000 km/an, la taxation revient à 3,3% du coût total.

Qu'en est-il actuellement pour le propriétaire d'une voiture de 100'000.- roulant également 15 000 km/an ? Qu'en sera-t-il avec la nouvelle taxation proposée ? Qu'elle devrait être la proportion de cette taxation ?

Nous pensons que le système de taxation tel que proposé n'a pas le caractère progressif suffisant.

Toute taxation comporte un risque de fonction anti-sociale.

Une taxation de type  $a + bx^2$  respecterait mieux l'objectif d'impliquer toutes les classes sociales dans le pourcentage de la taxe sur le coût total d'un véhicule.

Une taxe progressive aurait l'avantage également de mieux respecter l'idée d'un système bonus/malus.

Seul un système "bonus/malus" marqué peut parvenir à l'objectif d'influencer le comportement des futurs acheteurs de véhicules.

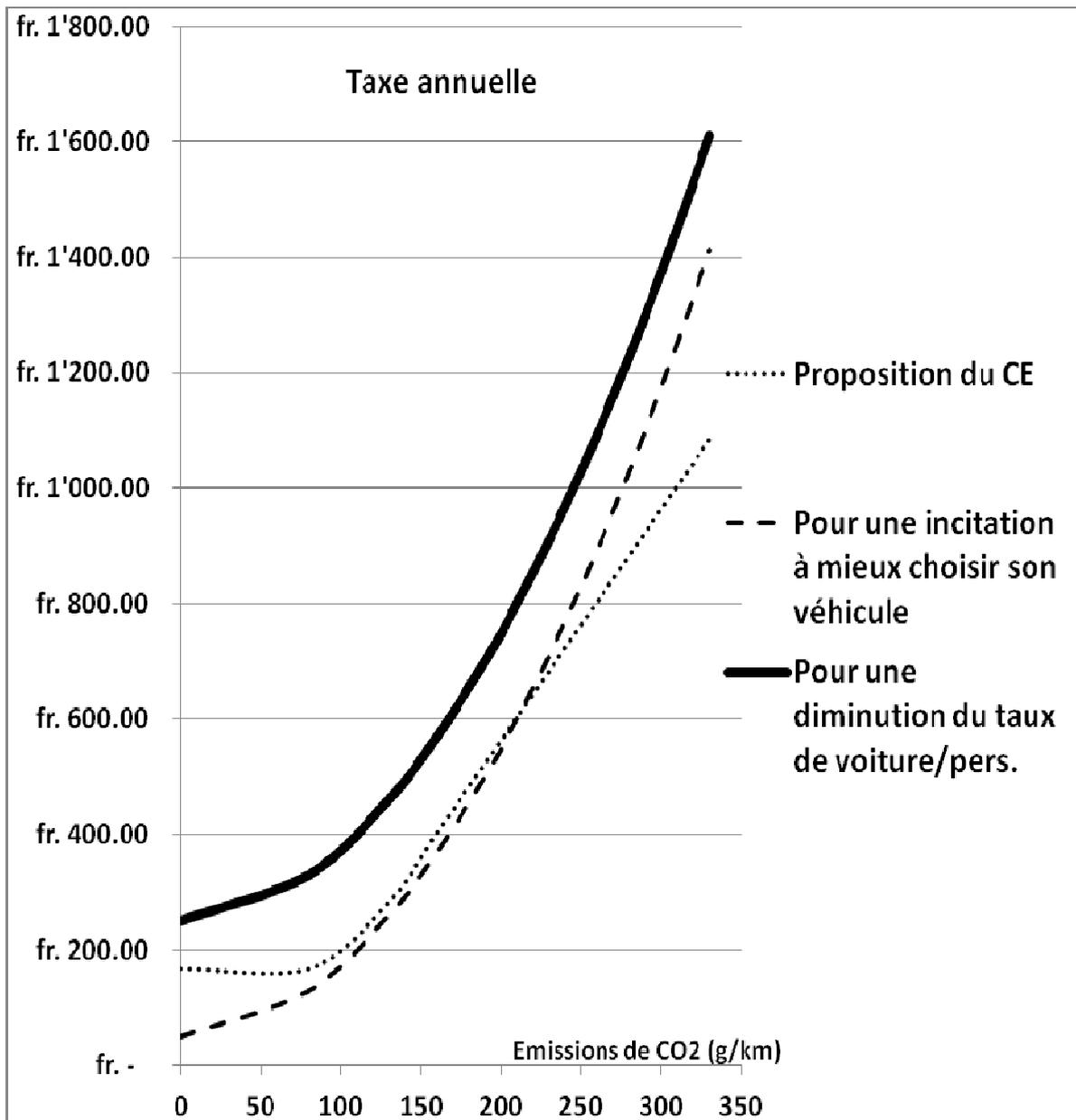
**Pour ces différentes raisons, nous proposons une alternative à la taxation linéaire proposée.**



Dans l'exemple ci-dessous, la formule proposée et utilisée est de type :

$$a + bx^2$$

Pour une incitation à mieux choisir son véhicule :      a = 50 ,      b = 1/80  
 Pour une diminution du taux de voiture/personne :      a = 250,      b = 1/80





**En modulant les valeurs de "a" et de "b", l'Etat a des outils plus efficaces pour agir sur le parc des véhicules à moteur.**

Par ailleurs, le projet de loi devrait déjà inclure des mesures concrètes allant dans le sens d'une **taxation de la mobilité**.

**De notre point de vue, il faut inclure dans la taxation globale, un montant (d'une valeur équivalente à un abonnement demi-tarif CFF par exemple) que le détenteur pourrait faire valoir librement sur tout système d'abonnement de transport public.**

La taxe profiterait ainsi à TOUS les détenteurs par une prestation d'une valeur globalement identique à la hausse engendrée.

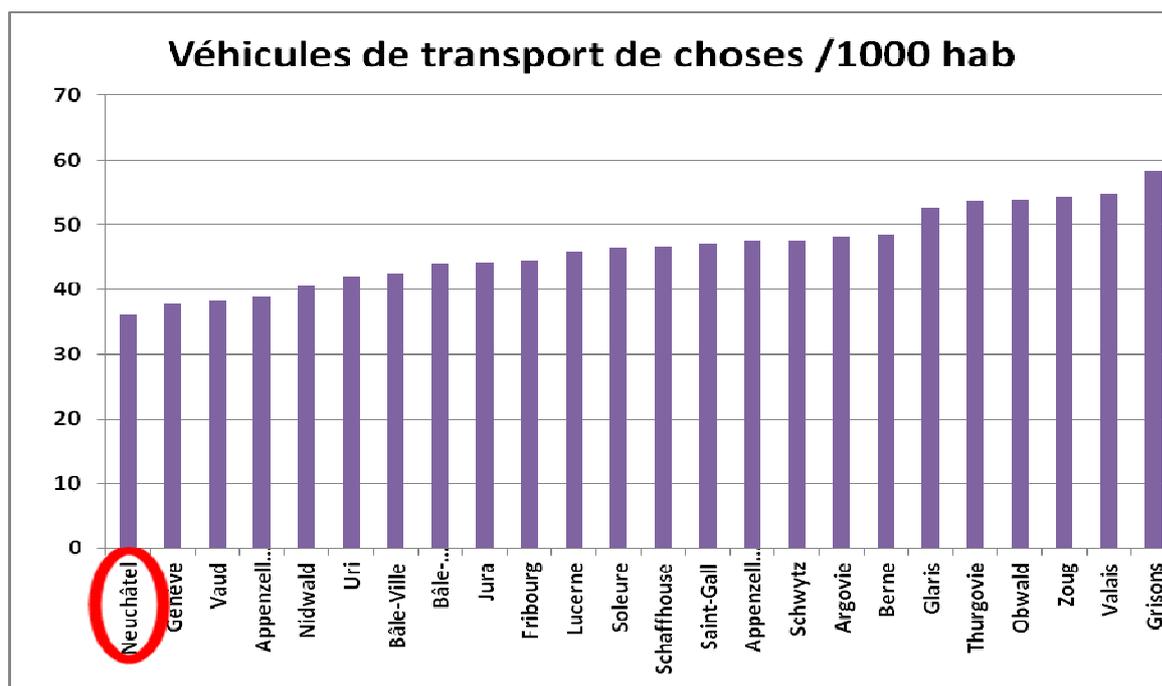
Avec l'objectif d'un transfert modal accru, il est primordial qu'une personne s'acquittant d'une taxe à prix fixe pour son auto puisse occasionnellement utiliser les transports publics pour un prix concurrentiel

Les Verts soutiendront toute autre mesure provoquant un transfert modal substantiel.



## Réflexions concernant les véhicules de transport de chose.

Concernant les véhicules de transport, nous observons en effet que le taux de véhicules de transport de choses/habitant est le plus faible de Suisse.



L'explication semblerait être l'immatriculation hors canton de véhicules due à une taxation actuelle plus élevée que la moyenne, selon le rapport du Conseil d'Etat. Nous pouvons reconnaître ici l'importance d'une harmonisation de la taxation des véhicules lourds entre les cantons. **Cependant il est important de relever l'effet pervers de cette concurrence du point de vue environnemental et de santé publique.** Avant de suivre aveuglément une adaptation à la baisse de notre taxation cantonale pour les véhicules de transport de choses, il nous paraît impératif de prendre toutes les mesures possibles et utiles pour encourager les autres cantons à corriger à la hausse leur propre taxation. Des démarches actives doivent être faites dans ce sens sur le plan intercantonal comme sur le plan national.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a un impact plus important sur le transport routier des véhicules de transports de choses que la taxation annuelle. C'est à la Confédération d'assumer sa politique des transports en la matière.



Pour ces raisons, plutôt que de chercher à rester concurrentiels vis-à-vis des autres cantons, nous pensons que l'Etat devrait nuancer et chercher avec les autres cantons une harmonisation de la taxation des véhicules de transport de choses.

## **Remarques par objet**

### **Concurrence**

La soi disant concurrence ne concerne actuellement que les camions et les remorques.

Il faut différencier clairement la problématique des camions de celle des voitures de tourisme. Toute l'argumentation doit plus clairement séparer le sujet des voitures de tourisme et les camions.

### **Perspectives d'avenir**

L'Etat s'inquiète d'une baisse globale des rentrées de la taxe automobile en fonction d'une augmentation du nombre de véhicules émettant peu de CO<sub>2</sub>.

Il ne prend pas en compte l'augmentation attendue et espérée des rentrées de la taxe pour les poids lourds.

Des considérations environnementales et de santé publique davantage que des considérations financières devraient être à la base des futures adaptations de la taxation.

### **Grande flotte**

Les Verts sont clairement défavorables à des rabais envisagés pour les "grandes flottes". Les règles qui prévalent dans les commerces de détail n'ont pas leur place dans une politique des transports. Avant des considérations purement mercantiles, l'Etat doit se soucier avant tout de la santé de sa population et de son environnement. Par ailleurs, outre le problème d'une concurrence déloyale vis-à-vis de plus petites entreprises du canton, la fiscalité des personnes morales mise en place est actuellement suffisamment favorable aux grandes entreprises.



## Remarques par article

### **Art. 2 point 7 de l'alinéa 1 et l'alinéa 2**

#### **Exonérations**

Nous exprimons des doutes quant à l'adéquation de supprimer l'exonération dont bénéficient les handicapés physiques graves au prétexte que la gestion des dossiers est très complexe. Il paraît également léger de prétendre que ladite taxe sera prise en charge par l'assurance invalidité ou une autre prestation sociale sans plus de précision (P20).

### **Art. 5 1ter**

*"Le Conseil d'Etat peut décider d'octroyer un rabais aux détenteurs qui ont payé plus de 50.000 francs de taxe l'année précédente"*

Les Verts s'opposent à cet article.

### **Art. 5 1quater**

*"...En aucun cas ces adaptations ne devront induire une augmentation de l'encaissement moyen de taxe par véhicule immatriculé plus élevé que la moyenne suisse"*

Nous proposons de supprimer cette partie de l'article. Si tous les cantons appliquaient une telle politique, la situation confinerait à **l'absurde**. **Il se produirait en théorie une spirale d'une valeur de taxation vers le bas aberrante.** D'autre part, pour une politique cohérente avec la santé publique et l'environnement, le Conseil d'Etat doit pouvoir être en mesure de proposer une politique des transports qui aboutisse, au besoin, à une taxation moyenne plus élevée que la moyenne suisse.

### **Annexe 1**

#### **Tableau de taxation par genre de véhicule**

**01 Voiture de tourisme Modifier : Formule de type  $a + bx^2$**

\*\*\*\*\*

**Nous approuvons le projet de loi concernant l'élimination des véhicules automobiles (LEVA) tel quel.**

\*\*\*\*\*