



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation David Raedler et consorts au nom Les vert.e.s vaudois.e.s - Une Loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux à l'efficacité réduite : à quel prix ? (24_INT_2)

Rappel de l'intervention parlementaire

Le 1er janvier 2024 a marqué l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (« LTVB »). Ayant fait l'objet de longs débats et discussions, tant précédemment à son analyse par le Grand conseil vaudois que lors de son adoption le 21 mars 2023, la LTVB a été présentée comme le fruit d'un compromis entre les différentes visions et considérations qui avaient précisément été débattues. Visant notamment à accroître l'électrification du parc automobile, la LTVB a également pour but d'assurer l'assainissement du parc automobile par un système de bonus et de malus appliqués selon les émissions de CO2 des véhicules (art. 6 et 7 LTVB) : plus un véhicule émet de CO2, et est plus généralement polluant, plus la taxe de base sera accentuée. A l'inverse, moins un véhicule émet de CO2, plus il pourra bénéficier d'un abattement sur le montant de sa taxe.

Dans ce contexte, et en ligne avec le projet qui avait été proposé par le Conseil d'Etat, le Grand conseil a entériné des bonus possibles allant jusqu'à 90% de rabais sur la taxe de base (art. 7 al. 1 LTVB) et des malus allant jusqu'à 50% de cette même taxe. Ce malus et les montants y relatifs présentent une importance particulière dans la mesure où la majoration ainsi appliquée sert à financer les mesures de soutien à la mobilité électrique (art. 10 LTVB). A ce sujet d'ailleurs, le Grand conseil avait étendu – en modifiant sur ce point le projet d'origine du Conseil d'Etat – les possibilités de subventionnement en ne les limitant pas exclusivement aux voitures automobiles légères ou aux motocycles, mais en les appliquant aussi aux cyclomoteurs dotés d'un système de propulsion électrique et d'une éventuelle assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h (art. 10 al. 3 LTVB). Etant précisé que, selon la lettre explicite de l'art. 10 al. 1 et 3 LTVB, l'aide individuelle à l'achat d'une voiture automobile légère ou d'un motocycle doit être financée par la majoration de l'art. 7 al. 2 LTVB alors que cette source de financement n'est pas impérativement liée à l'aide individuelle à l'achat portant sur les cyclomoteurs. Enfin, les montants issus de ce malus peuvent aussi être affectés en tout ou en partie à d'autres projets en rapport avec la réduction des émissions de CO2 liées à la mobilité, notamment pour promouvoir la mobilité partagée (art. 11 al. 1 LTVB).

Dans l'ensemble, il découle de ce qui précède que le système de bonus et malus est central à la LTVB – le volet « malus » spécialement car il sert à financer une grande partie des mesures de soutien à la mobilité électrique et à la réduction des émissions de CO2.

Or, le 4 octobre 2023, le Conseil d'Etat a adopté le Règlement d'application de la LTVB (« RTVB ») dont les règles tempèrent fortement une partie des mesures prévues dans la LTVB qui avaient pourtant spécialement été mises en avant par le Conseil d'Etat comme centrales à la modification législative. Et qui avaient ainsi été considérées par le Grand conseil lors du vote de la LTVB en cette forme. Parmi ces tempéraments, les suivants étonnent particulièrement :

- alors que les bonus (en application de l'art. 7 al. 1 LTVB) s'élèvent bien jusqu'à 90% maximum de la taxe de base, les malus (en application de l'art. 7 al. 2 LTVB) ne sont appliqués que jusqu'à 25% de cette taxe de base, soit la moitié de ce la LTVB permet (art. 9 al. 2 RTVB) ;
- les véhicules dont les émissions de CO2 ne sont pas connues voient leur taxe majorée de 15% seulement, ceci alors qu'il s'agit généralement des véhicules les plus polluants (art. 9 al. 3 RTVB) ; et
- aucune mesure de soutien à la mobilité électrique ou à d'autres mesures visant à réduire les émissions de CO2 (art. 10 et 11 LTVB) ne sont prévues.

Par ces tempéraments importants, le Conseil d'Etat apparaît aller à l'encontre des principes et développements qu'il avait pourtant lui-même mis en avant au moment de l'adoption de la LTVB. Il exclut en outre, pour l'heure, toute mesure de soutien à la réduction des émissions de CO2 liées à la mobilité dans le Canton de Vaud. Enfin, et

comme cela a brièvement été abordé lors des discussions sur le budget 2024, cette situation entraîne une perte financière nette pour le Canton.

A ce jour, tous les détenteurs de véhicules automobiles soumis à la LTVB ont reçu l'avis de la taxe 2024. Il est donc possible, déjà maintenant, de tirer des constats objectifs liés aux choix ainsi faits par le Conseil d'Etat.

A la lumière de ces éléments, les signataires adressent respectueusement au Conseil d'État les questions suivantes :

- 1. Quelles sont les raisons qui expliquent le choix du Conseil d'Etat de ne pas appliquer un malus maximum de 50% comme le lui permet la LTVB ?*
- 2. Quel est le montant de la perte financière due au choix du Conseil d'Etat d'appliquer un malus maximum de 25% et non de 50% comme le lui permet la LTVB ?*
- 3. Quelles sont les raisons qui expliquent le choix du Conseil d'Etat de ne mettre en œuvre aucune mesure de soutien à la mobilité électrique (art. 10 LTVB) ou à d'autres mesures de réduction des émissions de CO2 (art. 11 LTVB) ?*
- 4. Le Conseil d'Etat a-t-il eu des échanges ou mis en œuvre une consultation spécifique des communes (aujourd'hui seule source possible de subvention en la matière) par rapport à son choix de ne pas faire application de l'art. 10 al. 3 LTVB pour mettre en œuvre une subvention pour les cyclomoteurs ?*
- 5. En l'absence de toute mesure de soutien au sens des art. 10 et 11 LTVB, quel usage est fait des sommes obtenues par la majoration de l'art. 7 al. 2 LTVB ?*
- 6. Le Conseil d'Etat estime-t-il que les tempéraments mentionnés aux questions 1 et 2 supra sont compatibles avec les engagements pris par le Canton de Vaud en application de son Plan climat ? Cas échéant comment ?*

Réponse du Conseil d'Etat

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle que la révision de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB ; BLV 741.11), adoptée le 21 mars 2023, a notamment pour objectifs d'inciter à l'acquisition de véhicules peu polluants et d'augmenter la part des voitures de tourisme légères électriques dans le parc vaudois. Il relève par ailleurs que, dans le cadre des travaux parlementaires, un avant-projet de règlement a été présenté à la commission chargée de l'examen de la révision de la LTVB et au Grand Conseil. Ce document comprenait à son article 8 une disposition concernant les taux de réduction et de majoration de la taxe des voitures automobiles de transport légères jusqu'à 3'500kg, en tout point identique à l'art. 9 du règlement adopté en date du 4 octobre 2023.

De plus, le Conseil d'Etat précise qu'il n'a aucunement exclu les mesures de soutien à la réduction des émissions de CO2 liées à la mobilité dans le canton de Vaud du dispositif de la LTVB, celles-ci devant faire l'objet – tel que cela figure aux art. 10 et 11 LTVB et dans l'EMPL – d'un crédit d'investissement de 25 millions sur cinq ans, présenté dès l'entrée en vigueur de la loi révisée. Or, un exposé des motifs et projet de décret est en cours d'élaboration et sera présenté au Grand Conseil dans le courant de l'année.

1. Quelles sont les raisons qui expliquent le choix du Conseil d'Etat de ne pas appliquer un malus maximum de 50% comme le lui permet la LTVB ?

Conformément à ce qui ressort de l'exposé des motifs relatif à la révision de la LTVB, et comme cela a été mentionné lors des différentes séances de commission et plénière, les conséquences financières du projet sont basées sur un taux de majoration maximum de 25% et non de 50%.

Ce taux de 25% se justifiait notamment par l'augmentation de la taxe pour les voitures automobiles plus lourdes et plus puissantes et par le fait que le canton de Vaud se trouvait déjà – pour ces véhicules – dans la fourchette haute en comparaison intercantonale. Ainsi, une augmentation encore plus importante – dès l'entrée en vigueur de la loi et des nouveaux tarifs – par ailleurs dans un contexte de crise du pouvoir d'achat, aurait durement atteint certaines catégories de ménages, et mis en péril l'équilibre de cette loi voire conduit à de potentielles fraudes de plaques ou à des départs vers les cantons voisins.

Par ailleurs, il est rappelé que le taux de majoration de 25% est également appliqué aux voitures de livraisons, possédées par des entreprises ; appliquer une majoration de 50% aurait conduit à neutraliser les avantages octroyés aux entreprises par le Grand Conseil.

A noter également que de nombreuses réclamations et recours ont été formés suite à l'entrée en vigueur de cette loi révisée et à l'augmentation de la taxe, et ce même pour des personnes ayant subi une augmentation réduite ou une majoration à 10%.

2. Quel est le montant de la perte financière due au choix du Conseil d'Etat d'appliquer un malus maximum de 25% et non de 50% comme le lui permet la LTVB ?

Il n'y a pas de perte financière par rapport aux conséquences financières qui ont été présentées dans le cadre du projet de révision, celle-ci se basant sur un malus maximum à 25%.

Cela étant, sur l'état du parc actuel, si une majoration de 50% avait été appliquée aux véhicules soumis à la majoration de 25%, le total facturé sur les 45'400 véhicules concernés serait de CHF 9.4 mios de taxe supplémentaire.

3. Quelles sont les raisons qui expliquent le choix du Conseil d'Etat de ne mettre en œuvre aucune mesure de soutien à la mobilité électrique (art. 10 LTVB) ou à d'autres mesures de réduction des émissions de CO2 (art. 11 LTVB) ?

Comme rappelé ci-dessus, le Conseil d'Etat n'a pas renoncé à mettre en œuvre les mesures de soutien prévues aux art. 10 et 11 LTVB.

Un exposé de motifs et projet de décret est en cours d'élaboration auprès des 3 services concernés (Service des automobiles et de la navigation, Direction générale de la mobilité et des routes et Direction générale de l'environnement) et contient un catalogue de différentes mesures qui seront mises en place (soutien à l'achat de voiture de tourisme et de cyclomoteurs légers électriques, subventions à l'installation de bornes de recharges ou de places de mobilité partagée). Celui-ci devrait être présenté au Grand Conseil d'ici à l'été 2024.

4. Le Conseil d'Etat a-t-il eu des échanges ou mis en œuvre une consultation spécifique des communes (aujourd'hui seule source possible de subvention en la matière) par rapport à son choix de ne pas faire application de l'art. 10 al. 3 LTVB pour mettre en œuvre une subvention pour les cyclomoteurs ?

Non.

5. En l'absence de toute mesure de soutien au sens des art. 10 et 11 LTVB, quel usage est fait des sommes obtenues par la majoration de l'art. 7 al. 2 LTVB ?

Tel que mentionné ci-dessus, les mesures de soutien au sens des art. 10 et 11 LTVB seront financées via un crédit d'investissement de 25 mios correspondant aux majorations de l'art. 7 al. 2 LTVB.

6. Le Conseil d'Etat estime-t-il que les tempéraments mentionnés aux questions 1 et 2 supra sont compatibles avec les engagements pris par le Canton de Vaud en application de son Plan climat ? Cas échéant comment ?

Les règles adoptées par le Conseil d'Etat ne tempèrent aucunement les mesures annoncées dans le cadre de la révision de la LTVB ni les conséquences financières présentées lors des différents débats parlementaires. En effet, le taux de majoration retenu dans le règlement adopté en date du 4 octobre 2023 est identique à celui qui avait été présenté à la commission chargée de l'examen de la révision de la LTVB, et au Grand Conseil. Ainsi, les objectifs annoncés dans le projet de révision de la LTVB sont respectés et les éléments figurant dans le règlement d'application sont compatibles avec les différents engagements pris par le Conseil d'Etat.

A cet égard, il tient à rappeler qu'en plus de la réduction des émissions moyennes du parc des véhicules vaudois et de l'augmentation de la part de voitures de tourisme électriques, la LTVB a également pour objectif de préserver différents équilibres et notamment d'éviter que la classe moyenne, notamment les familles qui la composent, subisse une taxation trop lourde. Ainsi, la mise en œuvre de la loi et de son règlement d'application permet une juste taxation de la pollution des véhicules tout en préservant le pouvoir d'achat des ménages vaudois.

Cela étant, les taux de réductions et de majorations de la taxe prévus dans le règlement d'application pourront, au besoin, être rapidement adaptés en fonction notamment des évolutions technologiques et des émissions de CO2 du parc des véhicules vaudois.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 15 mai 2024.

La présidente :

C. Luisier Brodard

Le chancelier :

Michel Staffoni