



**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil  
à l'appui  
d'un projet de loi modifiant la loi sur la taxe  
des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux**

(Du 24 septembre 2003)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

**RESUME**

*Un premier rapport à l'appui d'un projet de loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux, a été discuté le 4 avril 2000 lors de la session du Grand Conseil. Il a reçu un accueil favorable.*

*Ce projet avait essentiellement pour objet l'augmentation des taxes sur les véhicules immatriculés dans le canton, compte tenu de l'augmentation générale des prix, du développement du parc automobile, ainsi que de l'accroissement des charges d'investissement, d'exploitation et d'entretien inhérentes à notre politique en matière de communications routières.*

*Ce projet prévoyait une augmentation de la taxe de manière linéaire de 4% dès le 1<sup>er</sup> janvier 2001 et de 4% dès le 1<sup>er</sup> janvier 2003.*

*Le projet de loi a été accepté, avec quelques amendements, par 65 voix contre 20.*

*Une demande de référendum a été lancée et a abouti. La votation cantonale au cours de laquelle les citoyens neuchâtelois se sont prononcés a eu lieu le 4 mars 2001. Les deux hausses consécutives de la taxe automobile de 4% ont été rejetées par 51.112 non contre 17.059 oui.*

*La taxe a, par ailleurs, été modifiée durant cette dernière décennie à deux reprises. Par décision du 6 octobre 1992, augmentation de 12% effectif dès le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Cette augmentation intervenait dix ans après la précédente (1<sup>er</sup> janvier 1983); puis, par décision du 26 juin 1995, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 1996 (4%) et 1<sup>er</sup> janvier 1998 (4%). Cette dernière augmentation avait été subordonnée à l'acceptation, par le Grand Conseil, et à l'approbation, par le peuple, du crédit de la dixième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales.*

*Toutefois, la taxe des véhicules automobiles n'a pas été adaptée entièrement au renchérissement au cours des deux décennies écoulées.*

*Entre 1983 et 2002, la taxe automobile a en effet été majorée de 20%. Durant la même période toutefois, l'indice des prix à la consommation a augmenté de près de 35%. Ce fait, cumulé avec une période d'investissement importante et des charges d'entretien en*

*constante progression, provoque un déficit structurel du compte routier, malgré l'apport de la part cantonale sur la redevance poids lourds selon les prestations (RPLP) et la suppression de la répartition de la part aux communes de la taxe sur les véhicules automobiles.*

*D'autre part, le 19 juin 2001, le groupe PopEcoSol déposait une motion (01.122) pour un nouveau barème de taxation des véhicules à moteur. Cette motion fut acceptée le 20 mars 2002.*

*Finaleme<sup>nt</sup>, le programme de législature 2002-2005 ainsi que le plan financier 2003-2005, mentionnait dans les mesures d'amélioration, une augmentation unique de la taxe des véhicules automobiles, au 1<sup>er</sup> janvier 2004 de l'ordre de 1.750.000 francs, soit environ 4%, avec comme corollaire une augmentation du poste budgétaire pour l'entretien des routes. Le Grand Conseil en a pris acte dans sa session de juin 2002.*

*Le présent rapport vise donc à répondre à ces trois objectifs, à savoir:*

- Réduire le déficit du compte routier*
- Répondre à la motion*
- Assainir les finances de l'Etat*

## **1. LE COMPTE ROUTIER**

L'analyse des charges routières a été présentée dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil 99.021, à l'appui de treize projets de lois et décrets destinés à réaliser les objectifs de la planification financière 1999-2002, du 26 mai 1999.

Il en est résulté la proposition d'affecter l'ensemble des recettes provenant de la taxe automobile, de la part cantonale de la redevance sur le trafic des poids lourds et des droits sur les carburants à la couverture de l'ensemble des dépenses routières, soit construction (amortissement), intérêts, frais d'entretien et frais de fonctionnement des services oeuvrant au profit de la circulation routière.

Pour le compte routier, le solde déficitaire moyen par année se monte pour les périodes 1991-1994 à 13,66 millions de francs, 1995-1998 à 15,82 millions de francs et 1999-2002 à 10,5 millions de francs. L'amélioration de cette dernière période a été rendue possible grâce à l'affectation totale des recettes de la taxe (déduction faite de la part revenant au fonds des routes communales), conformément à la décision prise par le Grand Conseil en juin 2000 dans le cadre du premier volet du désenchevêtrement des tâches et des charges entre l'Etat et les communes (00.025), et de la part cantonale sur la redevance poids lourds.

Celle-ci constitue, dès 2001, une recette supplémentaire dans le domaine routier. Un tiers des produits nets est destiné aux cantons à titre de dépense liée selon l'article 19 de la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant cette redevance. Le montant de cette redevance s'est élevé à 3.978.000 francs en 2002.

La comparaison détaillée des recettes et des charges dans les domaines de la route et de la circulation routière figurent dans le tableau ci-après.

Notons que celui-ci est défini de manière succincte intégrant les charges directes y figurant, sans prendre en compte les charges et revenus indirects tels que les frais de justice, des soins hospitaliers, du sauvetage, des nuisances aux personnes et à l'environnement, ainsi qu'au produit des amendes.

La question de savoir si le produit des amendes devait figurer dans le compte routier a été posée. Nous y répondons par la négative. En effet, la présence policière, la surveillance du trafic est motivée par l'objectif d'accroître la sécurité. L'encaissement d'amendes n'est jamais un but en soi. L'amende est un facteur pour rappeler les règles. En touchant le porte-monnaie des gens, endroit sensible, l'amende exerce un effet important sur la récidive qu'elle tend à éviter. Elle inflige un avertissement, le moins rude dans le panel des peines. Elle a un effet éducatif et préventif avant d'être répressif mais on ne peut jamais s'en réjouir. La perception occasionne des frais autres que policiers si on pense à l'appareil judiciaire tant en ce qui concerne le ministère public, les mesures administratives, les tribunaux, voire la détention et aux programmes de prévention qui ne sont pas inclus dans le compte routier. Il n'y a donc pas de raison de faire un lien entre les coûts engendrés par la route et les recettes des amendes. Si, par hypothèse, on créait une relation directe entre les amendes et une affectation au compte routier, on court le danger de créer un droit subjectif du délinquant sur le réseau routier, ce qui n'est de toute évidence pas le but de la répression pénale.

N°		Valeurs en millions de francs Moyenne par année		
		Période 1991-1994	Période 1995-1998	Période 1999-2002
	<i>Charges:</i>			
1	Amortissements des investissements routiers	20,95	28,22	27,67
2	Intérêts passifs des investissements routiers non amortis au taux moyen de la dette de l'Etat	4,70	6,87	6,71
3	Frais de fonctionnement du service d'entretien et de corrections des routes	16,42	16,65	18,48
4	Frais de fonctionnement nets du service des ponts et chaussées (études, planification, services généraux)	4,30	4,74	4,88
5	Frais de fonctionnement nets du service des automobiles et de la navigation (charges non couvertes par les émoluments)	1,87	1,47	0,36
6	Frais de fonctionnement nets pour la surveillance du trafic par la police cantonale (20% des charges globales nettes de la PCN)	5,55	6,63	7,74
7	<b>Total des charges</b>	<b>53,79</b>	<b>64,58</b>	<b>65,84</b>
	<i>Recettes:</i>			
8	Taxes auto, part cantonale	21,17	25,59	32,28
9	Droits sur les carburants, part cantonale	18,95	23,17	21,07
10	Redevances sur trafic poids lourds, part cantonale	0,00	0,00	1,99
11	<b>Total des recettes</b>	<b>40,12</b>	<b>48,76</b>	<b>55,34</b>
12	<b>Excédent de charges</b>	<b>13,66</b>	<b>15,82</b>	<b>10,50</b>

Rappelons que les engagements déjà pris dans le domaine routier par le Grand Conseil et le peuple neuchâtelois nécessitent des investissements importants pour l'achèvement de la A5 sur le territoire neuchâtelois et la poursuite des aménagements des deux axes

principaux du réseau routier cantonal desservant les Montagnes Neuchâtelaises et le Val-de-Travers. Le crédit routier pour la 11<sup>e</sup> étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes, accepté par le peuple le 5 mars 2001 par 67,7% de oui, consacre environ 56 millions de francs (part cantonale) uniquement pour ces deux axes précités. Pour l'entretien du réseau routier les crédits annuels de fonctionnement sont insuffisants depuis une quinzaine d'années et l'effort de rattrapage de gros entretien, amorcé dans le cadre des crédits routiers des 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et le complément de la 11<sup>e</sup> étape, doit être poursuivi. L'état de service du réseau routier cantonal résumé dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui du crédit routier pour la 11<sup>e</sup> étape (00.034) montre que seul environ un tiers du réseau a un indice global d'état qui peut être qualifié de bon ou suffisant. Sans un effort supplémentaire pour l'entretien des routes, la dégradation de notre réseau routier va s'accélérer. L'augmentation de la taxe sur les véhicules automobiles, les remorques et les bateaux proposée dans le présent rapport permettra d'adapter le crédit de fonctionnement et d'investissement pour l'entretien des routes. En conséquence, pour le budget 2004 les montants consacrés à ces postes augmentent d'environ 1,7 millions de francs au budget de fonctionnement auxquels il faut ajouter l'augmentation du poste d'investissement concernant l'entretien des routes de 700.000 francs.

Par ailleurs, il y a lieu également de prendre en considération dans cette analyse financière l'augmentation des frais de la police cantonale relatifs à la surveillance des nouveaux tronçons ouverts à la circulation. Cet élément devrait encore s'accroître en 2005 lors de l'ouverture totale du tronçon Areuse-Onnens, qui nécessitera l'engagement de 3 gendarmes supplémentaires pour la brigade de circulation, sans tenir encore compte des conséquences sur l'effectif de la police cantonale qui sera soumise à la loi sur le travail dès 2005.

On le voit à l'analyse des considérants ci-dessus, le déficit structurel du compte routier ne devrait que croître dans les prochaines années et ceci uniquement sous l'effet des charges d'entretien et de sécurité du réseau tel que prévu actuellement.

Dès lors, pour ne pas accentuer encore ce déficit à l'avenir au risque de préjudicier durablement la qualité et la sécurité du réseau routier neuchâtelais, le Conseil d'Etat vous propose une augmentation de la taxe annuelle moyenne de 4% environ, pour toutes les catégories de véhicules hormis les poids lourds et les autocars. Cette progression modérée (augmentation moyenne de 20 francs pour les voitures de tourisme en tenant compte que certains types de véhicules seront plus touchés que d'autres par le fait de changement de système) engendrera des recettes supplémentaires estimées à 1.750.000 francs qui diminueront d'autant le déficit structurel du compte routier.

D'autre part, la planification des investissements routiers met en évidence la nécessité de prévoir en parallèle les ressources financières indispensables à leur réalisation.

Il est généralement admis, aujourd'hui, que les prestations les plus diverses soient adaptées à l'indice des prix à la consommation. Tant les dépenses d'investissement que les charges d'entretien et d'exploitation du réseau routier sont fortement influencées par le renchérissement. C'est pourquoi nous pensons qu'il est justifié d'introduire le principe de l'adaptation des taxes à l'inflation et d'en donner la compétence au Conseil d'Etat, dans des limites précises.

L'adaptation ne pourrait intervenir que tous les deux ans au niveau de l'inflation, mais au maximum à concurrence de 4% et pour autant que le compte routier soit débiteur.

## 2. INTRODUCTION D'UN NOUVEAU SYSTEME DE TAXATION GREVANT L'IMPÔT SUR LES VEHICULES A MOTEUR

Nous rappelons ci-après les termes de la motion du groupe PopEcoSol 01.122, déposée le 19 juin 2001 et acceptée par votre Conseil le 20 mars 2002 par 49 voix contre 41:

### **01.122**

19 juin 2001

#### **Motion du groupe PopEcoSol**

#### **Nouveau barème de taxation des véhicules à moteur**

*La nocivité des gaz à effet de serre est une réalité dont l'importance est désormais largement admise au niveau mondial.*

*Afin de contribuer autant que possible à leur réduction, dans la mesure des moyens à notre disposition, nous invitons le Conseil d'Etat à étudier l'introduction d'un barème de taxation des véhicules à moteur qui tienne mieux compte des émissions de gaz à effet de serre que le barème actuel, établi sur la seule puissance des véhicules. D'autres critères devraient être envisagés, tels la consommation, le poids du véhicule, ainsi que, par ailleurs, le bruit.*

*On pourrait imaginer une taxe de base identique pour tous les véhicules, à laquelle s'ajouteraient des suppléments calculés en fonction des nuisances plus ou moins importantes des véhicules.*

*But de la mesure: encourager et récompenser, par l'exonération de tout supplément à la taxe de base, l'utilisation des véhicules les moins polluants, et décourager par des suppléments progressifs une tendance assez marquée actuellement, à savoir l'achat de véhicules lourds et gourmands en essence, souvent tout à fait disproportionnés par rapport aux besoins objectifs de leurs utilisateurs.*

*Le bilan financier global de l'exercice devrait être nul par rapport à la situation actuelle.*

*Signataires: F. Bonnet, Patrick Erard, N. de Pury, G. Hirschy, L. Debrot, A. Bringolf, C. Stähli-Wolf, M. Droguett, F. Portner, J. Kuhn-Rognon, F. Staehli et D. de la Reussille.*

La promotion des véhicules peu gourmands d'énergie est une contribution non négligeable aux objectifs énergétiques et environnementaux. Les cantons possèdent la compétence d'instituer leur propre système de taxation sur les véhicules.

Le Conseil d'Etat est également d'avis que la taxation à la cylindrée n'a pas de relation directe avec les atteintes sur l'environnement et la dégradation du réseau routier. Elle ne répond donc pas au principe "pollueur-payeur" et n'a pas d'effet incitatif.

Dès lors, le Conseil d'Etat vous propose de répondre à la motion du groupe PopEcoSol en modifiant les critères de taxation de la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux.

### 3. PROPOSITION DE MODIFICATION DU SYSTEME EN VIGUEUR

#### 3.1. Généralités

Les émissions de CO<sub>2</sub> sont proportionnelles à la consommation. Le CO<sub>2</sub> ainsi que les autres émissions polluantes du trafic automobile font déjà l'objet de plusieurs mesures fédérales qui visent à les diminuer.

Pour l'instant, les diminutions importantes des émissions CO<sub>2</sub> ne sont possibles qu'avec les énergies alternatives. Il s'agit de:

- Gaz naturel et bio gaz (environ 25% de moins que l'essence). GPL et véhicules bivalents exclus.
- Hybride essence - électricité (environ 40% de moins que l'essence). Très bon en ville.
- Pile à combustible (environ 70% de moins que l'essence).
- Électricité (aucune émission).

Pour l'électricité et l'hydrogène (pile à combustible), ces données ne sont toutefois valables que si l'électricité utilisée n'est pas produite par des centrales thermiques.

Tous les véhicules à énergies alternatives sont actuellement beaucoup plus chers que les modèles essence et diesel.

#### 3.2. Quelle est la part de la taxe dans les coûts d'utilisation annuels d'une voiture?

La part de la taxe cantonale représente 3,4% des coûts d'utilisation annuels pour une voiture de 32.000 francs et 15.000 kilomètres par an. Son effet incitatif est donc relativement limité; à titre de comparaison, l'essence représente 15,88%. Cependant il est clair que la politique de réduction du CO<sub>2</sub> doit avoir plusieurs leviers et que la taxe en est assurément un.

#### 3.3. Comment les véhicules à moteur polluent-ils?

##### 3.3.1. Emissions de CO<sub>2</sub>

Polluant	Effet (principal)	Qui en produit le plus?	Paramètre d'influence
CO <sub>2</sub> (gaz carbonique)	Effet de serre	Essence	Consommation

Le CO<sub>2</sub> et l'eau sont le résultat normal de la combustion parfaite des matières organiques. Le CO<sub>2</sub> n'est donc pas à proprement parler un polluant, mais en grande quantité il provoque l'effet de serre.

### 3.3.2. Dioxyde de soufre

Polluant	Effets (principaux)	Qui en produit le plus ?	Paramètres d'influence
SO <sub>2</sub> (dioxyde de soufre):	Pluies acides Troubles respiratoires et cardiovasculaires	Diesel	Consommation Teneur soufre carburants

La loi fixe les limites en soufre des carburants. Dès 2004, le soufre devrait presque disparaître totalement.

### 3.3.3. Autres polluants

Polluants	Effets (principaux)	Qui en produit le plus ?	Paramètres d'influence
CO (monoxyde de carbone)	Remplace l'oxygène dans le sang. Troubles respiratoires et cardiovasculaires	Essence	<b>Consommation</b> Technicité moteur Catalyseur
NOx (oxydes d'azote, précurseur de l'ozone)	Troubles respiratoires	Diesel	
HC (hydrocarbures imbrûlés, précurseur de l'ozone)	Cancer, leucémie et troubles respiratoires	Essence	
Particules (hydrocarbures partiellement brûlés)	Troubles respiratoires et cardiovasculaires. Cancer	Diesel	

Les catalyseurs divisent environ par 10 ce genre de polluants (sauf les particules).

L'émission de ces 4 polluants est limitée en grammes par kilomètre par les lois suisses (OETV) ainsi que par les normes EURO. La norme EURO4 (la plus sévère) sera d'ailleurs obligatoire en 2006 pour les voitures.

### 3.4. Quels sont les paramètres qui influencent la consommation?

Pour déterminer la consommation, on tient compte des paramètres suivants:

Paramètre	Influencé surtout par
Résistance de l'air	Aérodynamique véhicule – Vitesse au carré – Vent
Résistance au roulement	<b>Poids véhicule</b> – Pneus – Chaussée
Résistance en côte	<b>Poids véhicule</b> – Déclivité
Résistance lors d'une accélération	<b>Poids véhicule</b> – Accélération
Rendement moteur	Technicité – Régime – Charge (position pédale gaz) - Essence ou Diesel
Rendement des organes de transmission	Technicité

- Les voitures automatiques consomment toujours plus que les modèles manuels. Elles sont aussi plus lourdes.
- L'usage de la climatisation et des phares augmente la consommation.
- Les véhicules avec une mauvaise aérodynamique consomment plus (monospaces, minibus, 4x4).
- Les 4x4 consomment plus que les 2 roues motrices. Ils sont aussi plus lourds.
- Le comportement des usagers est essentiel, le mode de conduite est notamment très important (Eco-Drive).
- Le genre d'utilisation est aussi fondamental (ville, grand trajet, court trajet, etc.).

Le rendement énergétique des moteurs Diesel est nettement meilleur que l'essence. Il consomme donc moins, il émet moins de CO<sub>2</sub>. Par contre, il émet plus de particules et d'oxydes d'azote.

Il est donc uniquement meilleur s'il est équipé d'un filtre à particule et d'un catalyseur DeNOx, ce qui n'est pas le cas sur les véhicules actuels.

Le poids est une valeur qui influence beaucoup les paramètres de calcul de la consommation. Exemple: VW Golf contre Passat, tous les autres paramètres égaux par ailleurs.

Type	Carburant	Cylindrée cm <sup>3</sup>	Poids Vide	Consommation l/100 km	Émission CO <sub>2</sub> g/km
Golf	Essence	2000	1345	8.1	194
Passat	Essence	2000	1492	9.7	233

Pour un moteur à essence, chaque différence de 100 kg donne environ 0,5 l/100 km de consommation en plus.

### 3.5. Que fait la Confédération contre le CO<sub>2</sub> et les émissions polluantes?

#### 3.5.1. Les grands axes de la lutte contre le CO<sub>2</sub>

Axes	Buts	Moyens récents
Les véhicules	<ul style="list-style-type: none"><li>– Inciter à choisir le bon genre de véhicule selon ses besoins.</li><li>– Inciter à choisir le véhicule le plus économique de sa catégorie (étiquette énergie)</li><li>– Aiguiller la recherche automobile dans la bonne direction (améliorations techniques).</li><li>– Durcissement des valeurs limite des émissions polluantes (CO, Nox, HC, Particules)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– <b>Incitation des cantons à pratiquer la taxe cantonale au poids total.</b></li><li>– Pressions auprès des importateurs et constructeurs.</li><li>– Création de l'étiquette énergie.</li><li>– Impôt fédéral selon rendement énergétique en étude.</li><li>– Adoption des normes EURO.</li></ul>
Le mode de conduite	<ul style="list-style-type: none"><li>– Conduire de manière économique.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Aspect conduite économique comme critère d'examen dès avril 2003 (nouvelle OAC).</li><li>– Promotion de la conduite économique.</li></ul>
Les concepts de mobilité	<ul style="list-style-type: none"><li>– Moins utiliser sa voiture.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Promotion du trafic non-motorisé.</li><li>– Amélioration des transports publics.</li></ul>
Les carburants	<ul style="list-style-type: none"><li>– Améliorer la qualité des carburants.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Taxe carburants soufrés.</li></ul>
Taxe CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Solution si les autres moyens mis en œuvre s'avèrent insuffisants.</li></ul>	

#### 3.5.2. Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du 8 octobre 1999 et taxe CO<sub>2</sub>

La loi susmentionnée vise pour 2010 une diminution des émissions de CO<sub>2</sub> de 8% pour le domaine des transports (calcul selon consommation totale essence et diesel) par rapport à 1990.

Il est clairement mentionné dans la loi que si le but est loin d'être atteint, le Conseil fédéral peut introduire une taxe CO<sub>2</sub> au plus tôt en 2004.

#### 3.5.3. Modification du 4 septembre 2002 de l'ordonnance sur l'énergie

Cette modification oblige les importateurs à indiquer pour les voitures neuves, la consommation de carburant (selon directive 80/1286/CEE), les émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que le rendement énergétique. C'est l'étiquette énergie.

Cette nouvelle exigence, obligatoire pour les véhicules neufs, ajoute une nouvelle notion: le rendement énergétique. Cette notion vise à qualifier le rapport consommation/poids.

Ce ne sont donc pas les véhicules qui consomment le moins qui obtiennent la meilleure note mais les véhicules qui consomment le moins dans leur catégorie de poids. Les véhicules sont classés de A (meilleur) à G (pire).

Cette unité n'est pas proportionnelle à l'émission de CO<sub>2</sub> mais permet de choisir les véhicules les plus propres de leur catégorie.

Les critères pour l'obtention des notes peuvent changer rapidement et fréquemment en fonction de l'évolution technique. Ce paramètre n'est donc pas utilisable pour la taxe.

#### **3.5.4. Loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles**

Cette loi impose, à 4% de leur valeur, tous les véhicules importés en Suisse.

L'Office fédéral de l'énergie étudie un système d'imposition bonus-malus en fonction du rendement énergétique. Cela signifie qu'un véhicule classé A sera exonéré et qu'un véhicule classé G pourrait être taxé à 6 ou 7%.

Ce système entrerait en vigueur dans 2 à 3 ans. Faire un système d'incitation cantonal serait donc une solution provisoire nécessitant une mise en place de moyens disproportionnés.

#### **3.5.5. La taxe d'incitation sur les carburants soufrés**

Elle entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Étant donné que la taxe est plus chère que la désulfuration technique des carburants, les pétroliers vont fournir très rapidement du carburant sans soufre. La raffinerie de Cressier est déjà équipée pour cette production. Tous les véhicules peuvent utiliser ce carburant sans problème. Avec cette taxe, on résout le problème des émissions de SO<sub>2</sub>.

Il est intéressant de signaler que pour le diesel, l'absence de soufre est la condition requise pour un bon fonctionnement des filtres à particules.

#### **3.5.6. La législation relative aux gaz d'échappement (émissions polluantes)**

Suite à la modification des ordonnances OETV1 et OETV du 6 septembre 2000, les normes européennes suivantes ont été reprises dans le droit suisse:

- Normes EURO 3 et 4 pour les voitures automobiles légères;
- Normes EURO 3 à 5 pour les poids lourds;
- Directive 97/68/CE pour les voitures automobiles et remorques de travail.

Toutes les voitures automobiles légères devront donc répondre aux très sévères normes EURO 4 dès le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

### **3.6. Comment peut-on calculer la taxe annuelle?**

#### **3.6.1. Quelles sont les données informatiques connues légalement pour tout le parc véhicules et vérifiables pour le détenteur?**

- Cylindrée
- Nombre de places
- Poids total
- Poids à vide

Pour le calcul de la taxe, on ne peut donc utiliser que ces données qui sont d'ailleurs les seules à figurer sur toutes les fiches d'homologation (aussi anciens véhicules).

### **3.6.2. Quelles sont les données supplémentaires disponibles pour les nouveaux véhicules?**

- Etiquette énergie, c'est-à-dire:
  - Consommation (cycle 80/1286/CEE)
  - Emissions CO<sub>2</sub> (g/km)
  - Rendement énergétique (A à G).
  
- Normes EURO.

### **3.6.3. Actuellement à Neuchâtel**

Actuellement les voitures de tourisme, voitures de livraison, motocycles, minibus et voitures automobiles légères sont taxées en fonction de la cylindrée.

Les camions, les remorques et les véhicules spéciaux quant à eux sont taxés par rapport à leur poids.

Les autocars enfin sont taxés en fonction du nombre de places.

### **3.6.4. Et les autres cantons (uniquement pour voitures de tourisme)**

- 6 se basent sur les chevaux fiscaux (proportionnels à la cylindrée) ( $1000 \text{ cm}^3 = 5,093 \text{ CV-impôts}$ )
  
- 7 sur le poids total
- 11 sur la cylindrée
- 1 sur la puissance
- 1 sur un calcul qui mixe poids et puissance.

### 3.6.5. Comparaison des méthodes de calcul de la taxe possibles

Taxe	Avantages	Désavantages
Cylindrée – Chevaux fiscaux ou puissance	– Simple	– Mauvaise liaison avec la consommation (CO <sub>2</sub> ). – Aucun rapport avec l'usure des routes.
Poids total	– Simple – Bonne liaison avec la consommation (CO <sub>2</sub> ) – Très bonne liaison avec l'usure des routes. – Même principe que la RPLP. – Recommandation du DETEC.	– Taxe assez faiblement les véhicules de grande cylindrée ainsi que les véhicules de sport léger et puissant. Ces derniers bénéficieraient d'une diminution de taxe. – Taxe fortement les minibus professionnels.
Poids à vide	– Idem poids total – Évite les demandes de diminution du poids total (nouvelle loi)	– Idem poids total – On ne tient pas compte de la charge. – Les autres cantons et la RPLP utilisent le poids total.
Poids-cylindrée	– Très bonne liaison avec la consommation (CO <sub>2</sub> ). – Recommandation du DTC (Dynamic Test Center). – Solution la plus proche de la motion. – Taxe très fortement les véhicules lourds de grande cylindrée (gros 4x4) – Très bonne liaison avec l'usure des routes.	– Plus complexe – Communication plus difficile
RPLP	– Taxe calculée en fonction des tonnes/kilomètres parcourus – Variable en fonction de la norme EURO (en rapport avec les émissions CO, Nox, HC et particules)	– Pose de l'appareil de mesure – Etablissement des décomptes.

### 3.6.6. Que recommande le DETEC?

Une étude de faisabilité a été réalisée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et l'Office fédéral des routes (OFROU).

Vu les énormes difficultés liées, aujourd'hui encore, à établir les critères objectifs de consommation et de les introduire administrativement, le DETEC recommande de taxer les véhicules à moteur en fonction du poids total. C'est le paramètre qui reflète le mieux la charge que le véhicule va représenter pour le réseau routier, l'air, le bruit, la santé et la consommation énergétique.

En complément, il suggère de donner éventuellement une différenciation selon les normes EURO (RPLP sans le paramètre kilomètre). La différenciation selon EURO demanderait un très gros travail sur la base des données véhicules du SCAN, car cette donnée n'est pour l'instant par fournie directement dans les fiches d'homologation. Ce travail n'est pas possible pour un canton seul.

Le DETEC étudie aussi de son côté un système d'incitation financière lors de la mise en circulation de véhicules neufs. L'incitation financière est meilleure que l'exonération de taxe car elle ne modifie pas le calcul de la taxe après la mise en circulation (pas de modifications informatiques coûteuses). Le système devrait donner un résultat blanc, c'est-à-dire que les véhicules polluants paient et les autres sont exonérés, et être introduit sur le plan fédéral.

### **3.6.7. Que recommande le DTC (Dynamic Test Center)?**

Le DTC est une société anonyme privée issue de l'école d'ingénieurs de Bienne, qui est notamment active dans le domaine des homologations, analyses d'accidents, mesures de bruit et de pollution, etc.

Le DTC est une référence au niveau technologie automobile en Suisse. Selon eux, si on veut taxer les voitures de tourisme en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, on peut classer les modes de taxation selon l'ordre de préférence suivant:

- a) Poids total – cylindrée
- b) Poids total
- c) Cylindrée

Le DTC nous encourage vivement à aller dans la direction poids-cylindrée pour les voitures de tourisme, voitures de livraison, minibus et voitures automobiles légères, en raison des grandes différences de motorisation que nous pouvons trouver pour un véhicule de même poids. Les autres genres de véhicules peuvent être taxés uniquement au poids total.

## **3.7. Quelles sont les expériences de nouveaux systèmes de taxation ou de systèmes d'incitation à l'achat de véhicules neufs dans les autres cantons?**

### **3.7.1. Tessin**

Étude très large sur la base des recommandations du DETEC avec les idées suivantes:

- Bonus-malus sur l'impôt actuel
- Nouvelle taxe de mise en circulation qui se transforme en subvention pour des véhicules efficaces.

Suite à son mode de calcul très complexe à partir de données non-connues pour tout le parc véhicules, le système a été abandonné.

### **3.7.2. Genève**

Exonération limitée dans le temps pour des véhicules avec un rendement énergétique classé A et un moteur EURO 4.

Succès assez limité car les véhicules en question sont chers. Le système est par contre assez simple.

### **3.7.3. Lucerne**

- Les véhicules à énergie alternative (électrique, gaz, bio gaz, hydrogène, pile à combustible, hybride) paient uniquement 40 francs par année.
- Par contre, les véhicules qui ne **remplissent pas** les normes OEV 1 de 1986, paient 30% de plus.

La seconde mesure incite à changer les véhicules les plus sales et les plus vieux. L'idée est séduisante mais, de toute manière, ces véhicules disparaissent progressivement.

### **3.7.4. Berne**

Une initiative pour une "réduction d'impôts pour les voitures à faible consommation" avait été déposée. Elle demandait en outre que les voitures de série dont le poids n'excède pas 3500 kg soient imposées dorénavant en fonction de leur consommation.

Cette initiative rejetée par le Grand Conseil bernois a été refusée en votation populaire en novembre 2000.

### **3.7.5. Association des services des automobiles (ASA)**

Lors de sa dernière assemblée générale, l'ASA a tenté de définir des critères unitaires pour percevoir les impôts sur la circulation routière en Suisse.

La tendance dégagée en l'état actuel des indications connues va dans le sens d'une taxation au poids en laissant à la Confédération la responsabilité de développer un système d'incitation à l'achat des véhicules neufs.

## **4. CHOIX DU NOUVEAU BAREME DE TAXE**

Le paramètre principal d'influence sur les émissions de CO<sub>2</sub> est la consommation de carburant. Si on veut taxer les émissions de CO<sub>2</sub>, la solution la plus juste est donc de taxer le carburant. Ce mode de taxation échappe toutefois à la compétence cantonale.

Il est clair aussi que la politique de réduction du CO<sub>2</sub> doit avoir plusieurs leviers et que la taxe en est assurément un, sans oublier qu'elle doit refléter le mieux possible toute la charge que le véhicule va représenter pour le réseau routier, l'air, le bruit, la prévention, la sécurité, les accidents et pas seulement la consommation énergétique et les rejets de CO<sub>2</sub>.

Après étude des différentes possibilités de taxation, il apparaît clairement que la taxe à la cylindrée pratiquée actuellement pour les voitures de tourisme n'est pas la meilleure solution. Il existe des systèmes qui cernent beaucoup mieux la charge totale des véhicules et notamment leur impact sur l'environnement.

En comparant les méthodes possibles de taxation, on remarque que le poids total présente beaucoup d'avantages car il est simple, en liaison avec la consommation (CO<sub>2</sub>), en liaison avec l'usure des routes et basé sur le même principe que la RPLP. Cependant, pour les voitures de tourisme, qui ont de très grandes différences de motorisation, le poids seul n'est pas optimal car il "oublie" les véhicules puissants mais légers. On constate que le critère de taxation idéal dans ce cas est un facteur poids total – cylindrée.

Nous proposons donc de modifier notre système de taxation dans ce sens, ce qui tient compte à la fois de la motion PopEcoSol et des critères de faisabilité technique et administrative.

#### 4.1. Taxe des voitures de tourisme

Sur la base des comparaisons entre systèmes de taxation (point 3.6.5), nous proposons de taxer ces véhicules en fonction du critère poids – cylindrée. Ce système est en étroite corrélation avec l'impact environnemental et l'impact sur le réseau routier.

La solution la plus simple aurait été de prendre comme seul critère de taxation le poids total du véhicule. Non seulement, cette option correspondrait aux recommandations du DETEC, mais elle serait facile à calculer et n'induirait pas l'introduction d'un facteur de correction. Toutefois, au vu des conséquences sur certains véhicules (véhicule de grosse cylindrée, véhicule de sport léger, etc.), nous avons opté pour une solution mixte qui permet une taxation liée plus étroitement aux émissions de CO<sub>2</sub>.

La taxe au poids-cylindrée est déterminée à l'aide de la formule suivante:

$$Taxe\_annuelle = Taxe\_de\_base + \frac{Poids \times Cylindrée}{Facteur}$$

**Taxe annuelle:** montant total de la taxe annuelle en francs

**Taxe de base:** montant fixe en francs. La taxe de base est calculée pour couvrir les prestations collectives, c'est-à-dire les frais de fonctionnement de la police cantonale, du service des ponts et chaussées et du service cantonal des automobiles et de la navigation en rapport avec le trafic routier. Ces frais n'ayant pas de rapport direct avec la consommation des véhicules ou l'usure du réseau routier, ils sont répartis uniformément sur tous les véhicules indépendamment de leur rapport poids-cylindrée.

**Poids:** poids total du véhicule en kg

**Cylindrée:** cylindrée moteur en cm<sup>3</sup>

**Facteur:** le facteur permet d'obtenir un résultat de la formule en francs. Sa grandeur a été fixée pour que le nouveau mode de calcul donne globalement une augmentation moyenne de la taxe d'environ 4%.

Notons que les critères de taxation retenus figurent sur les fiches d'homologation et sur le permis de circulation et que seul le facteur constitue une donnée constante qui ne figure que dans la loi cantonale.

#### 4.2. Taxe des voitures de livraison, minibus et voitures automobiles légères

Les voitures de livraison, minibus et voitures automobiles légères présentent un parc plus homogène au niveau du poids et de la cylindrée. Ces véhicules présentent généralement un rapport poids-cylindrée relativement élevé. Toutefois, dans la mesure où ces véhicules sont utilisés très largement à des fins professionnelles et non en vertu de choix de confort privé, le Conseil d'Etat propose de retenir dans ce cas le système de taxation au poids total plutôt que celui du poids-cylindrée qui serait par trop pénalisant pour cette catégorie et qui risquerait de pénaliser trop sévèrement les entreprises.

#### **4.3. Taxe des autocars**

La taxation actuelle au nombre de places n'a aucun rapport avec l'impact environnemental, ni avec l'usure des routes. Afin toutefois de tenir compte du fait qu'il s'agit de transports collectifs, le Conseil d'Etat propose dans ce cas également d'utiliser le barème au poids total – moins pénalisant financièrement – plus que le critère poids-cylindrée.

#### **4.4. Taxe des véhicules à énergies alternatives**

Compte tenu de son très faible impact environnemental, le Conseil d'Etat souhaite encourager le développement du parc des véhicules à énergie alternative.

Toutefois, le Conseil d'Etat pense qu'il faut aussi tenir compte de l'impact de ces véhicules sur le réseau routier, la prévention, la sécurité et les accidents.

Dès lors, il propose une réduction de 50% de la taxe automobile des véhicules:

- au gaz naturel et bio gaz (GPL et véhicules bivalents exclus);
- à pile à combustible;
- électrique.

#### **4.5. Taxe des motocycles**

Nous proposons de garder le système actuel à la cylindrée. Dans ce cas précis, un système au poids ou poids-cylindrée n'apporte pas d'avantages.

#### **4.6. Taxe des camions, remorques et autres véhicules**

Nous proposons de garder le système actuel qui est déjà celui du poids total.

#### **4.7. Comparaison de taxation intercantonale**

En comparaison intercantonale, notre canton se situe actuellement un peu au-dessus de la moyenne quant au niveau de la taxe des véhicules automobiles.

L'augmentation proposée le fera vraisemblablement entrer dans le premier tiers des cantons où la taxe est la plus élevée.

L'annexe au présent rapport détaille, pour les véhicules les plus vendus en Suisse, les différents montants de taxe imposés par les cantons. Pour permettre une comparaison objective, nous avons mentionné la taxation neuchâteloise actuelle et celle proposée dans le présent rapport.

A titre indicatif nous noterons que si le canton de Neuchâtel introduisait le barème bernois le rendement de la taxe serait supérieur d'environ 40% pour les voitures de tourisme!

## 5. CONCLUSION

Nous sommes bien sûr conscients que la proposition d'augmentation qui vous est faite dans le présent rapport n'est certainement pas populaire. Il n'est en effet jamais agréable de devoir accepter une hausse de taxe. Cette proposition nous paraît toutefois raisonnable et acceptable à la lumière de la progression des services et des coûts du secteur routier.

Cette mesure se justifie d'autant plus que, lors de l'acceptation de la loi en 1995 introduisant un mode de financement prévoyant la couverture de l'ensemble des dépenses routières, l'indexation n'avait été prise que partiellement en compte.

Si nous entendons poursuivre notre politique en matière de voies de communications, il conviendra que nous disposions également des moyens nécessaires à cet effet et nous estimons que ces moyens passent aussi par une augmentation de la taxe sur les véhicules. Nous souhaiterions que par l'acceptation de l'augmentation de 4% proposée, le milieu des usagers confirme cette volonté.

Suite à la consultation organisée avec les principaux partenaires concernés, le Conseil d'Etat a renoncé à sa volonté initiale d'introduire dans ce rapport une possibilité d'indexation future de la taxe relevant de sa seule compétence.

Répondant aux vœux des partenaires, le Conseil d'Etat a ainsi supprimé cette automaticité, privilégiant du même coup, à l'avenir également, la voie du dialogue avec les représentants des usagers de la route pour l'ensemble de l'évolution de la taxe automobile. Par ailleurs, nous avons clarifié et complété le rapport suite aux remarques formulées.

Pour les représentants des clubs automobiles et de transport ayant participé à la consultation, une augmentation de la taxe est admissible pour autant qu'elle permette concrètement d'améliorer l'effort d'entretien du réseau routier. Les montants inscrits au budget 2004 tiennent compte de cette revendication.

Le changement de système de perception proposé se rapproche d'un modèle idéal qui permettrait de moduler les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur d'après des critères exacts de consommation. Ce dernier reste toutefois irréalisable pour l'instant.

Taxer les voitures automobiles d'après leur poids total combiné à la cylindrée au lieu de se référer aux seuls critères tels que la cylindrée ou la puissance fiscale, va certainement entraîner une réduction de la consommation de carburants et par conséquent les rejets de CO<sub>2</sub> et la pollution de l'air. En ce sens, le nouveau modèle neuchâtelois contribuera à atteindre des objectifs écologiques et environnementaux.

Par contre, l'introduction d'une taxe incitative lors de la mise en circulation de véhicules neufs n'a pas été retenue pour les deux raisons principales suivantes:

- L'effet d'un tel système, selon les expériences réalisées, est relativement modeste et d'un succès assez limité. De plus, si le système est assez simple, son application doit être revue en permanence.
- Le DETEC étudie actuellement un système bonus-malus favorisant l'acquisition de véhicules émettant peu de CO<sub>2</sub>.

Relevons encore que sur la pression de la législation européenne (normes EURO), les constructeurs automobiles s'efforcent de plus en plus de mettre sur le marché des

voitures moins polluantes, moins gourmandes en carburant et plus silencieuses, sans compter l'évolution technologique en rapport avec la sécurité.

Le système de taxation n'est pas le seul à pouvoir sensibiliser la population au problème du CO<sub>2</sub>. Une réduction des rejets de CO<sub>2</sub> passe également par un mode de conduite économe (Ecodrive), le choix d'un véhicule en rapport avec l'étiquette Energie, l'abandon des trajets inutiles et une utilisation accrue des transports publics et des énergies renouvelables.

Le présent rapport va grandement dans le sens de la motion du groupe PopEcoSol que nous vous proposons, par conséquent, de classer au vu de l'introduction d'un nouveau barème de taxe répondant aux buts recherchés.

D'autre part, il correspond à la volonté exprimée dans le plan financier 2003-2005 dont votre Conseil a pris connaissance dans sa session de juin 2002.

C'est pourquoi, il vous prie de prendre en considération ses propositions, d'adopter le projet de loi ci-après et de classer la motion du groupe PopEcoSol 01.122, du 19 juin 2001, "Nouveau barème de taxation des véhicules à moteur".

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 24 septembre 2003

Au nom du Conseil d'Etat:

*Le président,*  
TH. BEGUIN

*Le chancelier,*  
J.-M. REBER

---

**Loi**  
**portant modification de la loi sur la taxe**  
**des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux**

---

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 24 septembre 2003,

*décète:*

**Article premier** Les articles 2, 4 et 5 de la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux, du 6 octobre 1992, sont modifiés et remplacés par les dispositions suivantes:

*Article 2*

b) Exceptions

<sup>1</sup>Sont exonérés du paiement de la taxe:

Points 1 à 6: *inchangés*

Point 7: *point 8 actuel*

Point 8: *abrogé*

<sup>2</sup>L'exonération prévue au chiffre 7 ci-devant est subordonnée à la condition que le véhicule soit immatriculé au nom du handicapé lui-même. Elle ne s'applique qu'à un seul véhicule par bénéficiaire.

<sup>3</sup>La taxe est réduite de 50% pour les véhicules dont l'énergie est fournie par:

- une batterie électrique,
- le gaz naturel ou le bio gaz (à l'exclusion GPL),
- une pile à combustible.

<sup>4</sup>Les véhicules hybrides et bivalents ne sont pas mis au bénéfice de l'alinéa 3.

<sup>5</sup>Le Département de la justice, de la santé et de la sécurité a la faculté d'exonérer de tout ou partie de la taxe, notamment les véhicules affectés uniquement à des service gratuits d'utilité publique et, dans des cas exceptionnels, de mettre des détenteurs de véhicules au bénéfice d'une réduction de taxe, notamment pour des motifs humanitaires.

<sup>6</sup>*Alinéa 4 actuel.*

2. Montant de la  
taxe  
a) Critère

#### Article 4

Le montant de la taxe est fixé pour chaque genre de véhicule par le barème ci-après. La classification des genres de véhicules se fait selon ceux admis par l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers.

#### Article 5

<sup>1</sup>Le montant de la taxe annuelle est le suivant:

##### 1. Voitures automobiles de transport ou de travail

##### 1.1. Voitures de tourisme:

Selon le barème suivant:

$$\text{Fr. } 158.- + \frac{\text{Poids} \times \text{Cylindrée}}{13450}$$

Fr.

##### 1.2. Minibus, voitures de livraison, voitures automobiles légères servant d'habitation ou dont la carrosserie sert de local:

– jusqu'à 500 kg de poids total .....	84.—
– supplément pour chaque tranche entière ou entamée de 10 kg de poids total, jusqu'à 4000 kg de poids total, en plus .....	1,68
– supplément pour chaque tranche entière ou entamée de 10 kg de poids total, à partir de 4001 kg de poids total, en plus .....	0,74

##### 1.3. Camions, véhicules articulés lourds, véhicules à plate-forme pivotante, autocars:

– de 3501 kg à 4000 kg de poids total .....	807.—
– supplément pour chaque tranche entière ou entamée de 1000 kg de poids total, jusqu'à 18.000 kg de poids total, en plus .....	88,20
– supplément pour chaque tranche entière ou entamée de 1000 kg de poids total, à partir de 18.001 kg de poids total, en plus .....	151,80

##### 1.4. Tracteurs, tracteur à sellette et véhicules articulés.....

588.—

##### 1.5. Tracteurs dont la vitesse n'excède pas 30 km/h, chariots à moteur:

– jusqu'à 3500 kg de poids total .....	168,50
– plus de 3500 kg de poids total .....	337.—

##### 1.6. Machines de travail:

– jusqu'à 3500 kg de poids total .....	168,50
– de 3501 kg à 12.000 kg de poids total .....	337.—
– plus de 12.000 kg de poids total .....	540.—

1.7.	Chariots de travail:	
	– jusqu'à 3500 kg de poids total .....	109.—
	– de 3501 kg à 12.000 kg de poids total .....	218.—
	– plus de 12.000 kg de poids total .....	270.—
1.8.	Voitures automobiles lourdes servant d'habitation ou dont la carrosserie sert de local:	
	– jusqu'à 12.000 kg de poids total .....	810.—
	– de 12.001 à 16.000 kg de poids total .....	1.080.—
	– de 16.001 à 19.000 kg de poids total .....	1.350.—
	– plus de 19.000 kg de poids total .....	1.620.—
1.9.	Voitures de collection (de 3 à 8 véhicules sous un jeu de plaques spéciales) .....	674.—
2.	<i>Motocycles de tous genres et monoaxes industriels</i>	
2.1.	Motocycles légers et véhicules assimilés .....	68.—
2.2.	Motocycles et véhicules assimilés:	
	– jusqu'à 125 cm <sup>3</sup> .....	135.—
	– jusqu'à 500 cm <sup>3</sup> .....	149.—
	– plus de 500 cm <sup>3</sup> .....	163.—
2.3.	Monoaxes industriels .....	68.—
3.	<i>Cyclomoteurs et véhicules assimilés</i> .....	16.—
4.	<i>Véhicules agricoles</i>	
4.1.	Tracteurs .....	109.—
4.2.	Chariots à moteur .....	109.—
4.3.	Chariots de travail .....	109.—
4.4.	Monoaxes .....	37.—
5.	<i>Remorques</i>	
5.1.	Remorques et semi-remorques servant au transport de choses ou de personnes:	
	– jusqu'à 2000 kg de poids total .....	123.—
	– de 2001 à 3500 kg de poids total .....	380.—
	– de 3501 à 8000 kg de poids total .....	760.—
	– de 8001 à 10.000 kg de poids total .....	1.040.—
	– de 10.001 à 15.000 kg de poids total .....	1.280.—
	– plus de 15.000 kg de poids total .....	1.900.—
5.2.	Remorques servant au transport de choses et attelées à un motorcycle .....	20.—

5.3.	Remorques dont la carrosserie sert de local (atelier):	
	– jusqu'à 2500 kg de poids total .....	152.—
	– de 2501 à 5000 kg de poids total.....	304.—
	– plus de 5000 kg de poids total.....	608.—
5.4.	Caravanes et semi-caravanes:	
	– jusqu'à 2000 kg de poids total .....	123.—
	– de 2001 à 3500 kg de poids total.....	246.—
	– plus de 3500 kg de poids total.....	369.—
5.5.	Remorques pour engins de sport:	
	– jusqu'à 2000 kg de poids total .....	123.—
	– de 2001 à 3500 kg de poids total.....	246.—
	– plus de 3500 kg de poids total.....	369.—
5.6.	Remorques et semi-remorques de travail.....	55.—
5.7.	Remorques ne pouvant transporter qu'un engin de travail déterminé sans offrir une autre possibilité de chargement:	
	– jusqu'à 24.000 kg de poids total .....	203.—
	– plus de 24.000 kg de poids total.....	540.—
6.	<i>Plaques professionnelles ou d'essai</i>	
6.1.	Pour cyclomoteurs .....	20.—
6.2.	Pour motocycles de tous genres.....	270.—
6.3.	Pour voitures automobiles agricoles de tous genres .....	200.—
6.4.	Pour voitures automobiles légères ou lourdes de tous genres .....	674.—
6.5.	Pour remorques de tous genres.....	270.—

<sup>2</sup>Le Conseil d'Etat fixe, en s'inspirant des dispositions du présent article, la taxe due pour les nouvelles catégories de véhicules automobiles qui viendraient à être mis en circulation sur la voie publique.

**Art. 2** <sup>1</sup>La présente loi est soumise au référendum facultatif.

<sup>2</sup>La date d'entrée en vigueur est fixée avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2004.

<sup>3</sup>Le Conseil d'Etat pourvoira, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

*Le président,*

*Les secrétaires,*

**COMPARAISON DE TAXATION INTERCANTONALE  
POUR DES VEHICULES PARMIS LES PLUS VENDUS DE LEUR SEGMENT**

Pos.				1	2	3
Marque				Opel	Opel	Opel
Segment				petites	petites	petites
Type				Corsa 1.2	Corsa 1.7 d	Corsa GSI
Carburant				essence	diesel	essence
Cylindrée	cm3			1199	1686	1796
Puissance fiscale	CV			6.1	8.6	9.2
Puissance	kW			55	48	92
CO <sub>2</sub>	g/km			149	130	190
Effcience	A-G			B	A	E
Cons.mixte	l/100km			6.2	4.8	7.9
Poids tot.	kg			1430	1505	1555
<b>NE actuel</b>	Cylindrée			<b>272</b>	<b>370</b>	<b>370</b>
<b>NE (poids-cylindrée)</b>	<b>Poids-cylindrée</b>	<b>158</b>	<b>13450</b>	<b>285</b>	<b>347</b>	<b>366</b>
BE	Poids dégressif	0.36	0.86	<b>493</b>	<b>516</b>	<b>532</b>
JU	Poids dégressif	0.326	0.86	<b>447</b>	<b>468</b>	<b>482</b>
TI	<b>Poids-puissance</b>	158	560	<b>298</b>	<b>287</b>	<b>413</b>
GE	Puissance			<b>190</b>	<b>185</b>	<b>290</b>
AG	Puissance fiscale			<b>228</b>	<b>276</b>	<b>300</b>
BS	Puissance fiscale			<b>322</b>	<b>414</b>	<b>449</b>
GR	Puissance fiscale			<b>427</b>	<b>523</b>	<b>570</b>
LU	Puissance fiscale			<b>309</b>	<b>370</b>	<b>389</b>
TG	Puissance fiscale			<b>216</b>	<b>264</b>	<b>288</b>
VS	Puissance fiscale			<b>165</b>	<b>205</b>	<b>220</b>
AI	Poids linéaire			<b>350</b>	<b>380</b>	<b>380</b>
AR	Poids linéaire			<b>427</b>	<b>461</b>	<b>461</b>
BL	Poids linéaire			<b>406</b>	<b>433</b>	<b>433</b>
SG	Poids dégressif			<b>389</b>	<b>413</b>	<b>413</b>
UR	Poids progressif			<b>270</b>	<b>320</b>	<b>320</b>
FR	Cylindrée			<b>335</b>	<b>403</b>	<b>403</b>
GL	Cylindrée			<b>271</b>	<b>356</b>	<b>373</b>
NW	Cylindrée			<b>221</b>	<b>290</b>	<b>304</b>
OW	Cylindrée			<b>256</b>	<b>326</b>	<b>340</b>
SH	Cylindrée			<b>168</b>	<b>228</b>	<b>240</b>
SO	Cylindrée			<b>278</b>	<b>351</b>	<b>368</b>
SZ	Cylindrée			<b>271</b>	<b>355</b>	<b>355</b>
VD	Cylindrée			<b>365</b>	<b>475</b>	<b>497</b>
ZG	Cylindrée			<b>238</b>	<b>296</b>	<b>307</b>
ZH	Cylindrée			<b>265</b>	<b>346</b>	<b>363</b>
Valeur min.				<b>165</b>	<b>185</b>	<b>220</b>
Valeur max.				<b>493</b>	<b>523</b>	<b>570</b>
Moyenne CH				<b>303</b>	<b>358</b>	<b>379</b>

Pos.	4	5	6	7	8
Marque	Opel	Opel	Opel	BMW	BMW
Segment	compactes	compactes	compactes	moyennes	moyennes
Type	Astra 2.0 d	Astra 1.8	Astra 2.2	320i	325i
Carburant	diesel	essence	essence	essence	essence
Cylindrée	1995	1796	2198	2171	2494
Puissance fiscale	10.2	9.2	11.2	11.6	12.7
Puissance	74	92	108	125	141
CO <sub>2</sub>	154	190	202	213	217
Efficience	A	D	E	D	D
Cons.mixte	5.7	7.9	8.4	8.9	9
Poids tot.	1695	1660	1700	1895	1920
<b>NE actuel</b>	<b>402</b>	<b>370</b>	<b>434</b>	<b>434</b>	<b>499</b>
<b>NE (poids-cylindrée)</b>	<b>409</b>	<b>380</b>	<b>436</b>	<b>464</b>	<b>514</b>
BE	575	564	577	637	645
JU	521	511	522	577	584
TI	382	431	486	581	641
GE	210	290	360	450	540
AG	324	300	348	348	372
BS	484	449	519	519	554
GR	618	570	666	666	713
LU	417	389	444	444	473
TG	312	288	336	336	360
VS	235	220	250	250	265
AI	410	410	410	470	500
AR	494	494	494	561	595
BL	460	460	460	514	541
SG	436	436	436	484	508
UR	340	340	340	380	400
FR	426	403	449	449	496
GL	407	373	441	441	492
NW	332	304	359	359	401
OW	368	340	396	396	438
SH	264	240	288	288	324
SO	402	368	436	436	487
SZ	383	355	416	416	482
VD	541	497	585	585	651
ZG	330	307	353	353	388
ZH	395	363	428	428	476
Valeur min.	210	220	250	250	265
Valeur max.	618	570	666	666	713
Moyenne CH	403	387	432	454	493

Pos.	9	10	11	12	13
Marque	BMW	BMW	BMW	BMW	BMW
Segment	grandes	grandes	grandes	exclusives	exclusives
Type	520i	530d	530i	730i	760i
Carburant	essence	diesel	essence	essence	essence
Cylindrée	2171	2926	2979	2979	5972
Puissance fiscale	11.6	14.9	15.2	15.2	30.4
Puissance	125	142	170	170	327
CO <sub>2</sub>	216	189	229	257	330
Efficienc	D	A	D	D	F
Cons.mixte	9	7.1	9.5	10.6	13.6
Poids tot.	2005	2165	2070	2370	2630
<b>NE actuel</b>	<b>434</b>	<b>564</b>	<b>564</b>	<b>564</b>	<b>1033</b>
<b>NE (poids-cylindrée)</b>	<b>482</b>	<b>629</b>	<b>616</b>	<b>683</b>	<b>1326</b>
BE	671	714	688	768	837
JU	608	646	623	696	758
TI	606	707	786	877	1694
GE	450	580	780	780	2060
AG	348	420	444	444	804
BS	519	624	659	659	1184
GR	666	809	857	857	1572
LU	444	528	606	606	1280
TG	336	408	432	432	792
VS	250	295	310	310	590
AI	530	560	530	620	710
AR	628	662	628	729	829
BL	568	595	568	649	731
SG	529	549	529	591	654
UR	462	484	462	528	594
FR	449	603	603	603	1024
GL	441	583	583	583	1153
NW	359	470	470	470	884
OW	396	508	508	508	928
SH	288	384	384	384	744
SO	436	572	572	572	1082
SZ	416	548	548	548	1043
VD	585	761	761	761	1421
ZG	353	445	445	445	790
ZH	428	558	558	558	1045
Valeur min.	250	295	310	310	590
Valeur max.	671	809	857	877	2060
Moyenne CH	469	561	573	598	1009

Pos.	14	15	16	17	18
Marque	Opel	VW	VW	Toyota	Opel
Segment	petits monospaces	monospaces	monospaces	SUV	4x4
Type	Zafira 2.2	Sharan 2.0	Sharan 2.8	RAV 4 2.0	Frontera 2.2
Carburant	essence	essence	essence	essence	essence
Cylindrée	2198	1984	2792	1998	2198
Puissance fiscale	11.2	10.1	14.2	10.2	11.2
Puissance	108	85	150	110	100
CO <sub>2</sub>	214	230	257	211	273
Efficience	D	C	E	E	F
Cons.mixte	8.9	9.6	10.7	8.8	11.4
Poids tot.	2000	2430	2470	1690	2300
<b>NE actuel</b>	<b>434</b>	<b>402</b>	<b>532</b>	<b>402</b>	<b>434</b>
<b>NE (poids-cylindrée)</b>	<b>485</b>	<b>516</b>	<b>671</b>	<b>409</b>	<b>534</b>
BE	670	784	795	574	749
JU	606	710	720	519	679
TI	544	527	820	490	569
GE	360	250	620	360	310
AG	348	324	420	324	348
BS	519	484	624	484	519
GR	666	618	809	618	666
LU	444	417	528	417	444
TG	336	312	408	312	336
VS	250	235	295	235	250
AI	500	650	650	410	590
AR	595	762	762	494	695
BL	541	676	676	460	622
SG	508	612	612	436	570
UR	400	550	550	340	506
FR	449	426	569	426	449
GL	441	407	545	407	441
NW	359	332	442	332	359
OW	396	368	480	368	396
SH	288	264	360	264	288
SO	436	402	538	402	436
SZ	416	383	515	383	416
VD	585	541	717	541	585
ZG	353	330	422	330	353
ZH	428	395	525	395	428
Valeur min.	250	235	295	235	250
Valeur max.	670	784	820	618	749
Moyenne CH	457	468	574	412	478

Pos.	19	20	21
Marque	Opel	Opel	BMW
Segment	4x4	sport	sport
Type	Frontera 3.2	Speedster	Z8
Carburant	essence	essence	essence
Cylindrée	3165	2198	4941
Puissance fiscale	16.1	11.2	25.2
Puissance	151	108	294
CO <sub>2</sub>	312	205	349
Efficienc	G	G	G
Cons.mixte	13	8.5	14.5
Poids tot.	2450	1150	1930
<b>NE actuel</b>	<b>607</b>	<b>434</b>	<b>990</b>
<b>NE (poids-cylindrée)</b>	<b>735</b>	<b>346</b>	<b>867</b>
BE	789	406	648
JU	715	368	587
TI	819	380	1171
GE	620	360	1780
AG	468	348	684
BS	694	519	1009
GR	904	666	1334
LU	645	444	1032
TG	456	336	672
VS	325	250	490
AI	650	260	500
AR	762	342	595
BL	676	325	541
SG	612	318	508
UR	550	216	400
FR	636	449	898
GL	621	441	963
NW	497	359	746
OW	536	396	788
SH	408	288	624
SO	606	436	912
SZ	581	416	878
VD	805	585	1201
ZG	468	353	675
ZH	590	428	883
Valeur min.	325	216	400
Valeur max.	904	666	1780
Moyenne CH	617	389	827