



**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 (LTVRB)**

(Du 24 avril 2013)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Afin de tenir compte de l'évolution des législations fédérales, des préoccupations environnementales et du contexte concurrentiel opérant pour l'immatriculation des véhicules entre cantons, il convient d'adapter la législation relative à la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB, RSN 761.20) du 6 octobre 1992. Cette modification vise en priorité à introduire le principe d'une écologisation de la taxe afin, d'une part, de la mettre en cohérence avec les nouvelles prescriptions fédérales de réduction des émissions de CO₂ et, d'autre part, de la rendre plus compétitive pour l'immatriculation de certains véhicules sur le canton de Neuchâtel

Ce projet poursuit également d'autres objectifs. La modification permettra en premier lieu d'avoir une loi unique qui gère la taxation des véhicules en tenant compte de critères environnementaux. Elle permettra aussi de corriger la taxation excessive des camions et des remorques dans notre canton. Les entreprises sont actuellement pénalisées par cette situation.

L'introduction d'une taxe d'incitation destinée à agir sur le comportement des propriétaires de véhicules et la simplification du mode de calcul de ladite taxe impliqueront plus de transparence et d'équité dans la nouvelle taxation annuelle. Elle permettra également de maintenir l'augmentation éventuelle moyenne de la taxe par véhicule immatriculé au dessous de la moyenne suisse.

Enfin, ce projet doit sensibiliser le public aux aspects environnementaux de la mobilité. En effet, il est important que les conducteurs puissent évaluer l'impact écologique de leur véhicule et qu'ils soient incités financièrement à choisir les véhicules les plus énergétiquement performants.

Au final, ce projet de modification de la loi apporte de la transparence à la taxe, l'adapte aux préoccupations environnementales actuelles et futures, améliore sa compétitivité par rapport aux autres cantons et préserve le produit de son prélèvement par le service cantonal des automobiles et de la navigation (SCAN) pour le compte de l'Etat de Neuchâtel.

1. LES ENJEUX

Un projet de loi déposé par M. le député Jérôme Amez-Droz en date du 2 décembre 2009 (numéro 09.188) poursuivait l'objectif de rendre la taxe sur les véhicules automobiles plus écologique grâce à un système de bonus-malus.

Finalelement retiré, ce projet aura néanmoins initié une réflexion plus large dont le présent rapport est l'aboutissement. Le principe du système de bonus-malus a été écarté sur la base d'un examen préalable de la commission législative. Les conclusions mettaient en avant qu'un tel système présentait un risque d'abus pour les nouvelles immatriculations des véhicules conformes aux exigences du bonus dans le canton de Neuchâtel et pour celles des véhicules sujets au malus dans les autres cantons limitrophes. Une telle situation aurait mis inexorablement en danger la neutralité financière du système.

Le présent rapport vise également une **écologisation de la taxe**, mais de manière plus simple et sur la base d'une perception annuelle par l'intermédiaire de la taxe cantonale. En effet, depuis la révision en 2004 de la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB) du 6 octobre 1992, le contexte de la mobilité a beaucoup évolué, notamment en raison de l'entrée en vigueur des nouvelles prescriptions fédérales concernant les émissions de CO₂ des voitures de tourisme (Loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO₂¹ et Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ du 30 novembre 2012²). Plusieurs cantons ont alors entrepris des réflexions en faveur de mesures d'écologisation.

Les modifications de 2004 ont principalement concerné les voitures de tourisme (constituant 74% du parc automobiles). Il faut cependant relever que la taxe des véhicules lourds est très élevée en comparaison intercantonale. On assiste dès lors à une immatriculation de nombreux véhicules lourds (camions et remorques) dans d'autres cantons alors qu'ils stationnent effectivement dans le canton de Neuchâtel.

En parallèle du présent projet, le Conseil d'Etat propose un projet de loi modifiant la loi sur l'élimination des véhicules automobiles (RSN 761.60 LEVA) du 18 octobre 1971, afin de simplifier le financement de cette dernière et de l'étendre aux remorques et aux bateaux.

2. OBJECTIFS DE LA MODIFICATION DE LA LTVRB

La modification de la LTVRB qui est proposée, et dont l'entrée en vigueur est prévue en 2014, traduit la volonté de se doter d'une taxe écologique pour tous les genres de véhicules et de s'aligner aux prescriptions fédérales en matière de réduction des émissions de CO₂. Elle permet de n'avoir plus qu'une seule et unique loi qui régit la taxation des véhicules en prenant en compte les critères environnementaux et, par conséquent, d'alléger les coûts administratifs de perception de cette taxe.

Ce projet de loi s'appuie sur un nouveau mode de calcul de la taxe annuelle pour tous les genres de véhicules automobiles, remorques et bateaux, basée sur une part fixe additionnée d'une part variable comprenant des critères environnementaux et d'usure. **La taxe totale est donc égale à la part fixe additionnée de la part variable.** Dix familles de genres de véhicules sont identifiées, dont celle des voitures de tourisme.

¹ RS 641.71

² RS 641.711

La taxe annuelle de chaque genre inclut une part fixe à laquelle un forfait annuel de 15 francs est intégré pour couvrir les coûts d'élimination des véhicules, en remplacement de la taxe actuelle régie par la LEVA.

La part variable de la taxe annuelle est calculée sur la base d'un seul critère environnemental et d'usure des routes en fonction de la catégorie de véhicule: le critère des **émissions de CO₂ pour les véhicules de tourisme**, celui de la cylindrée pour les 2 roues et celui du poids total pour toutes les autres catégories de véhicules (voir l'annexe 1 du projet de loi).

La simplification du mode de calcul de la taxe annuelle permet de la rendre plus transparente et plus équitable pour les propriétaires de véhicules avec une volonté d'inciter ces derniers à mener une réflexion plus écologique lors de l'acquisition d'un véhicule, tout en réalisant l'objectif de maintenir l'augmentation éventuelle moyenne de la taxe par véhicule immatriculé en-dessous de la moyenne suisse. C'est également dans cette optique qu'un réajustement partiel de la taxe, par rapport à l'évolution de l'indice des prix à la consommation (IPC) depuis 2004, est proposé. Il correspond à une augmentation limitée à 2.5%, soit 50% de la valeur réelle.

En maintenant l'équilibre financier de la perception de la taxe, l'Etat de Neuchâtel ne subira pas d'impact financier. Par contre, cette taxe, désormais plus compétitive au niveau intercantonal, permettra de favoriser les immatriculations dans le canton de Neuchâtel.

Les exonérations sont dès lors limitées, en supprimant celles des véhicules de l'Etat, des véhicules de la voirie des communes, par ailleurs très complexes à gérer, et celles des véhicules à énergies alternatives désormais favorisés par le nouveau mode de calcul de la taxe en rapport avec les émissions de CO₂.

Afin de tenir compte des baisses de recettes liées à la réduction des émissions de CO₂ et à l'inflation, une nouvelle disposition d'adaptation de la taxe par le Conseil d'Etat est ajoutée. Elle concerne les adaptations annuelles des montants fixes et du facteur de correction du CO₂ pour compenser les baisses de recettes. Le Conseil d'Etat s'engage à ce qu'en aucun cas ces adaptations n'entraînent une augmentation de l'encaissement moyen de taxe par véhicule immatriculé qui dépasserait la moyenne suisse.

Le produit supplémentaire de la taxe permettra le financement des places de recyclage en vue de l'élimination des véhicules ainsi qu'une augmentation de 1% du versement au fonds des routes communales.

Enfin, afin de permettre à l'utilisateur de simuler le montant de la nouvelle taxe et d'en faciliter la compréhension, cette nouvelle formule de taxation débouchera sur l'introduction d'une nouvelle prestation dans le guichet unique. Cette prestation permettra de renforcer la sensibilisation du public aux aspects environnementaux de la mobilité, autre objectif important de cette modification.

3. POSITION DU CANTON DE NEUCHÂTEL PAR RAPPORT AUX AUTRES CANTONS CONCERNANT L'ENCAISSEMENT DES TAXES AUTOMOBILE ET NAVIGATION

Suite à une étude récente du canton de Fribourg relative à l'encaissement moyen de taxe par véhicule immatriculé, le canton de Neuchâtel se situe en 2011 à 330 fr. 35 par véhicule, soit **7.3% moins cher** que la moyenne suisse établie à 356 fr. 42, mais plaçant tout de même le canton de Neuchâtel au 14^e rang.

Au niveau de la taxe navigation, Neuchâtel se situe à 378 fr. 06 par bateau pour une moyenne suisse à 310 fr. 38, **soit 21% plus cher**.

Dans ce rapport, aucune modification des montants de la taxe navigation ne sera proposée et l'objectif de ne pas dépasser la moyenne suisse 2011 pour la taxe automobile est poursuivi en priorité. Nous rappelons que le but du présent rapport n'est pas de chercher des rentrées financières supplémentaires pour la République et canton de Neuchâtel mais, d'une part, de proposer une taxe tenant mieux compte de la charge écologique des véhicules immatriculés dans notre canton et, d'autre part, d'inciter des genres de véhicules circulant dans notre canton, mais immatriculés dans d'autres, à s'immatriculer sur Neuchâtel.

4. PART DE LA TAXE DANS LES COÛTS D'UTILISATION ANNUELS D'UN VÉHICULE

La part de la taxe cantonale représente 3.3% des coûts d'utilisation annuels pour une voiture de 35.000 francs parcourant 15.000 kilomètres par an³. Son effet incitatif est donc relativement limité. A titre de comparaison, l'essence représente 18.2%, l'amortissement ou le leasing environ 30.8%. Cependant, il est clair que la politique de réduction des émissions de CO₂ doit avoir plusieurs leviers et que la taxe en est assurément un.

5. ADAPTATION DE LA TAXE AUTOMOBILE AU COÛT DE LA VIE

Entre 2004, où la taxe a été adaptée pour la dernière fois (IPC en mai de 94.7), et 2012 (IPC en mai de 99.8), l'indice des prix à la consommation a augmenté de 5.1%. Il nous paraît dès lors juste d'augmenter partiellement le revenu total de la taxe de ce montant.

Cependant, notamment afin de ne pas dépasser la moyenne suisse de la taxe automobile 2011, le Conseil d'Etat soutient une compensation limitée à 2.5% d'IPC. Il propose également qu'une partie de cette augmentation (1%) serve à augmenter la part du versement annuel au fonds des routes communales (voir point 8 de ce rapport).

Les taxes proposées ci-après tiennent compte de ces 2.5%. Les aspects financiers sont traités au chiffre 9 de ce rapport.

6. MODE DE CALCUL

Le mode de calcul des taxes dans la loi actuelle est très ancien pour la plupart des genres de véhicules. Il n'a pas de principe de base clair et surtout il n'a pas été adapté à l'évolution des véhicules et des modes de transport.

Dans le cadre de ce projet de modification de la loi, nous proposons, pour tous les genres de véhicules automobiles et remorques, une taxe calculée avec une formule basée sur le principe suivant:

³ Base: TCS

Taxe = part fixe + part variable incluant un critère environnemental et d'usure.

La formule mathématique contient un seul critère d'influence, soit celui le plus en relation avec l'impact environnemental du véhicule, y compris l'usure des routes. Ce principe permet une bonne compréhension et la transparence du système. Il est important que l'acheteur d'un véhicule ait à l'esprit que si le critère "x" augmente, sa taxe augmente de "CHF y" et inversement.

Actuellement, nous constatons que le critère relatif à l'émission de CO₂, soit la consommation du véhicule, n'est que peu considéré lors de l'achat des voitures de tourisme.

6.1 Part fixe

Il nous paraît juste que tous les véhicules, y compris les plus propres ou les plus légers, payent un forfait de base pour couvrir certains coûts fixes liés à la circulation routière et ceci indépendamment du poids du véhicule ou de ses émissions. Un véhicule électrique emprunte aussi les tunnels, use les routes et peut avoir besoin d'un service de secours par exemple.

Cette part fixe comprend également le montant annuel de 15 francs par véhicule. Ce forfait vise à financer les coûts liés à l'élimination des véhicules et des bateaux en mettant à disposition des places de recyclage et de dépôt gratuit des véhicules usagés. Cette question est traitée dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui d'un projet de loi modifiant la loi concernant l'élimination des véhicules automobiles (LEVA). Par souci de cohérence, nous proposons au Grand Conseil de traiter les rapports de la LTVRB et de la LEVA simultanément.

6.2 Part variable avec critère environnemental et d'usure

La part variable dépend de la consommation des véhicules (effets sur l'environnement et la santé) et de leur impact sur l'usure des routes. En résumé, nous proposons d'utiliser le critère **des émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme**, celui de la cylindrée pour les deux roues et finalement celui du poids total pour tous les autres genres de véhicules. Certains genres de véhicules sont proposés sans part variable, par mesure de simplification, comme pour les cyclomoteurs ou les véhicules agricoles par exemple.

7. ÉLABORATION DES FORMULES DE CALCUL PAR GENRE DE VEHICULES

Les chiffres 1 à 6 de l'article 5 LTVRB sont supprimés et remplacés par une table structurée en fonction des genres de véhicule et figurant à l'annexe 1 de la loi (voir projet de loi ci-après).

7.1 Voiture de tourisme

En 2004, la formule suivante est entrée en application pour le calcul de la taxe:

$$158 + \frac{\text{Poids} * \text{Cylindrée}}{13450}$$

Le but était de s'approcher le plus possible de la consommation des véhicules avec les critères existants dans la base de données du SCAN.

Depuis lors, le SCAN dispose de la valeur d'émissions de CO₂ en grammes par kilomètre **de 88% du parc neuchâtelois des voitures de tourisme**. Pour le solde de 12%, il existe des formules plus élaborées qui permettent d'estimer les émissions de CO₂ assez précisément pour les véhicules dont la valeur n'est pas encore mesurée (anciens véhicules ou véhicules importés).

Les émissions de CO₂ sont un critère qui présente un immense avantage, soit qu'elles sont **exactement proportionnelles à la consommation des véhicules!** En effet, la combustion d'un litre d'essence génère 2,3 kg de CO₂ et celle d'un litre de diesel 2,6 kg de CO₂. Ce critère est donc clairement celui que les acheteurs de voitures doivent avoir en tête si l'on veut réduire la consommation moyenne du parc. Il est aussi très utilisé dans la communication des pays européens pour la réduction de la consommation des véhicules.

La formule proposée pour les voitures de tourisme est:

Part fixe	Part variable
173 francs	Émission CO₂ en g/km * 4 – facteur de correction (414 pour 2014) (les valeurs négatives sont ramenées à 0)

Formule mathématique: "Taxe" = MAX (173; 173 + 4 * "Émissions CO₂" - 414)

Nous rappelons que les voitures de tourisme correspondent à 74% du parc automobiles neuchâtelois, représentant de fait l'impact environnemental le plus important. La formule proposée, avec son facteur de correction, a été élaborée pour qu'un véhicule qui émet 130 g/km de CO₂ (objectif fixé pour 2015 à l'art. 10 al 1 de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂), soit taxé avantageusement par rapport à la moyenne suisse (77 francs de moins, soit 279 francs pour une moyenne suisse à 356 francs). Les véhicules avec des émissions de plus de 310 g/km sont taxés quant à eux à plus de 1000 francs. Les véhicules qui émettent moins de 103 g/km (par exemple la Toyota Yaris Hybride avec 79 g/km ou la Toyota Prius avec 92 g/km) sont taxés uniquement pour la part fixe, la part variable étant à 0. C'est aussi le cas des véhicules électriques, avec ou sans Range extender⁴.

Ci-après, quelques exemples de taxation en fonction du CO₂ avec la formule ci-dessus:

CO ₂ (g/km)	0 à 100	130	160	190	210	240	270	300	330
Taxe annuelle (CHF)	173	279	399	519	599	719	839	959	1079

Avec la réduction prévisible des émissions de CO₂ dans le futur et de l'objectif fédéral, le Conseil d'Etat doit **avoir la possibilité de modifier le facteur de correction** par voie d'arrêté, soit sans devoir réviser la loi. Cet objet est traité au chapitre 9.2 du présent rapport.

Pour les véhicules dont on ne connaît pas les émissions de CO₂ dans la fiche de réception- type, nous estimons cette valeur selon l'annexe 4 de l'ordonnance sur la

⁴ Actuellement, nous avons sur le marché de nouveaux véhicules, par exemple Chevrolet Volt et Opel Ampera, dont l'énergie est fournie par une batterie électrique mais qui sont équipés d'un "Range Extender". Le "Range Extender" est un petit moteur à combustion ultraperformant qui fait office de chargeur. Quand la batterie présente un faible niveau de charge, à l'issue d'un long trajet effectué uniquement avec le moteur électrique, le "Range Extender" la recharge. Il tourne toujours à son point de fonctionnement optimal, consomme ainsi moins de carburant et est très peu polluant. Cette technologie est très novatrice et très différente de l'hybride. Le "Range Extender" nous semble actuellement un très bon compromis entre émissions réduites et rayon d'action réaliste.

réduction des émissions de CO₂. Il s'agit d'une estimation plutôt inférieure à la réalité et basée sur les rendements des moteurs modernes. Il n'y a donc pas de pénalisation pour les anciens véhicules.

A noter que, comme les autres cantons, nous renonçons à une taxation spéciale des véhicules vétérans qui existe actuellement.

Nous avons étudié l'utilisation de l'étiquette énergie comme critère de taxation, mais cette dernière classe favorablement certains véhicules lourds avec une consommation importante. De plus, ce critère change chaque année, ce qui occasionne des complexités importantes en matière de gestion et de communication. Elle ne nous paraît donc pas pertinente en tant que critère de taxation, mais reste une très bonne aide pour les clients lors de l'achat de véhicules d'une catégorie déterminée.

Les véhicules hybrides verront leur taxe **se réduire de minimum 50%** alors que les véhicules 4 roues motrices, automatiques, avec des anciens moteurs et/ou sportifs connaîtront des **augmentations pouvant se monter au-delà de 70%**. Voici quelques exemples: Subaru Impreza: + 70%, Porsche 911: + 55%, Toyota RAV4 de 1998: + 60%.

L'utilisation d'autres formules a également été examinée. En adoptant, par exemple, un facteur de multiplication du CO₂ de 3 au lieu de 4, on obtient le même principe, mais avec moins d'écart entre les véhicules. On taxe donc d'avantage les véhicules produisant proportionnellement moins de CO₂ et inversement pour une recette totale identique. C'est pourquoi nous renonçons à cette formule.

Exemples de taxation avec la formule suivante (facteur 3):

Part fixe	Part variable
173 francs	Émission CO₂ en g/km * 3 – facteur de correction (241 pour 2014) (les valeurs négatives sont ramenées à 0)

CO ₂ (g/km)	0 à 80	130	160	190	210	240	270	300	330
Taxe annuelle (Frs)	173	322	412	502	562	625	742	832	922

Avec cette formule, un véhicule qui émet 130 g/km de CO₂ paye 322 francs, soit 34 francs de moins que la moyenne suisse. Les véhicules avec émissions de plus de 355 g/km payent eux plus de 1000 francs. L'utilisation de l'autre formule nous paraît dès lors plus judicieuse car plus incitative.

7.2 Voiture automobile légère, minibus et voiture de livraison

Les informations sur la valeur CO₂ ne sont pas suffisantes concernant le parc de ce genre de véhicule. C'est pourquoi nous proposons donc de continuer à les taxer au poids total. A l'exception cependant des voitures automobiles légères qui sont surtout des camping-cars, les autres genres étant très majoritairement utilisés pour des transports professionnels. Le changement de taxe doit être neutre pour ces genres de véhicules.

La formule proposée pour ces véhicules est :

Part fixe	Part variable
173 francs	Poids total en kg * 0.11

La taxe maximum sera de 558 francs pour un véhicule de 3500 kg. Actuellement, ces véhicules paient au maximum 588 francs.

7.3 Remorques et semi-remorques

Il est bien clair qu'une remorque ne roule jamais seule. C'est aussi un véhicule qui peut être très peu utilisé par exemple une remorque pour bateau, pour le bricolage, ou une semi-remorque qui se trouve souvent stationnée (transport de machine de chantier). Certaines entreprises ont cinq fois plus de remorques que de véhicules tracteurs.

Nous pensons que la taxe cantonale doit s'adresser principalement au véhicule tracteur et que les remorques doivent bénéficier d'un prix réduit. C'est déjà le cas dans les cantons du Valais, Tessin, Thurgovie, Vaud, Berne et Glaris. De très nombreuses remorques lourdes immatriculées dans les cantons précités peuvent être observées sur les routes.

En outre, le transport d'une charge supplémentaire avec une remorque ne génère pas une augmentation de consommation dans la même proportion. Il est donc très **positif pour l'environnement d'utiliser des remorques**. Nous proposons donc de taxer les remorques avec le même principe que les autres véhicules, mais avec une part variable très raisonnable.

La formule proposée pour toutes les remorques et semi-remorques, à l'exception des véhicules de travail, est:

Part fixe	Part variable
138 francs	Poids total en kg * 0.01

Elle permet de limiter la taxe au maximum à 458 francs pour une remorque avec un poids total de 32 tonnes qui paye actuellement 1900 francs. Clairement, nous visons à augmenter le nombre de remorques immatriculées dans notre canton.

La baisse de la taxation des remorques et celle des camions proposée au point suivant devraient remettre en circulation sur Neuchâtel les véhicules qui y sont stationnés comme le prévoit la loi fédérale. A noter que le contrôle de ces lieux de stationnement est très compliqué pour les entreprises avec plusieurs succursales.

Concernant les remorques et semi-remorques de travail, la formule proposée est un forfait de 70 francs sans part variable; pour les remorques motos, nous proposons un forfait de 30 francs. Les "remorques de travail" sont des remorques non utilisées pour des transports de choses, mais servant d'engins de travail et disposant d'une surface de charge limitée pour l'outillage et le carburant. Leur taxe est donc réduite.

7.4 Camions et véhicules articulés lourds

Pour les camions, la loi actuelle n'a jamais pris en compte le passage à 40 tonnes. Ils sont donc actuellement exagérément taxés.

Comme dans le cas des remorques, il est beaucoup plus écologique de circuler avec un poids total de 40 tonnes plutôt qu'avec 28 tonnes, l'augmentation du tonnage n'entraînant pas une augmentation de consommation proportionnelle.

Actuellement, un camion 5 essieux de 40 tonnes paye une taxe annuelle de 5300 francs à Neuchâtel, 2500 francs au Jura et à Berne et 1700 francs au Valais et à Genève. C'est clairement inacceptable pour les entreprises de notre canton. De plus, les transporteurs payent des sommes très importantes de RPLP dont une part significative revient au canton.

La formule proposée pour les camions est:

Part fixe	Part variable
822 francs	Poids total en kg * 0.05

Elle permet de limiter la taxe au maximum à 2822 francs pour un camion de 40 tonnes.

"Rabais EURO"

Nous proposons que le Conseil d'Etat puisse accorder un rabais de maximum 15 % pour les camions et véhicules articulés lourds s'ils sont dans des classes d'émission EURO récentes. Pour 2014, les véhicules EURO 5 et 6 bénéficieraient de ce rabais. Ce rabais vise à favoriser le renouvellement du parc vers des véhicules moins polluants et à remplir l'objectif d'écologisation de la taxe pour les véhicules lourds. Ce rabais serait aussi appliqué pour les tracteurs à sellette, les autocars et les bus à plate-forme pivotante.

Ce principe figurera dans un nouvel alinéa de l'article 5.

7.5 Tracteurs à sellette

Le canton de Neuchâtel avait pour politique de taxer très faiblement les tracteurs à sellette et fortement les semi-remorques, ce qui n'est plus adapté à la réalité des entreprises. De plus, il s'agit d'une situation unique en Suisse.

La formule proposée pour les tracteurs à sellette est la même que les camions:

Part fixe	Part variable
822 francs	Poids total en kg * 0.05

Un ensemble tracteur à sellette et semi-remorque de 40 tonnes ne dépasse ainsi jamais 2180 francs, ce qui est plus bas que la taxation actuelle (2488 francs).

Les tracteurs à sellette resteront donc avantageux dans le canton de Neuchâtel. Le grand avantage de ce nouveau principe pour les entreprises est que les remorques lourdes supplémentaires sont taxées 458 francs au lieu de 1900 francs, soit une économie de 1442 francs par remorque! Les entreprises qui possèdent de nombreux tracteurs à sellette et semi-remorques profiteront fortement de cette modification.

Les tracteurs à sellette peuvent aussi bénéficier du "rabais EURO" expliqué au point 7.4.

7.6 Voiture de tourisme lourde, voiture automobile lourde, autocar, bus à plate-forme pivotante

Pour ces genres de véhicules à utilisation souvent professionnelle, nous proposons de continuer à les taxer au poids total.

La formule proposée pour ces véhicules est donc de:

Part fixe	Part variable
455 francs	Poids total en kg * 0.07

Pour un autocar de 18 tonnes (55% du parc), on a une stabilité de la taxe à 1700 francs. Les autocars plus légers paient un peu plus qu'auparavant, les plus lourds un peu moins. A noter que l'autocar est un moyen de transport très respectueux de l'environnement pour le transport de personnes et que plus son poids total est élevé, plus le transport est rentable.

Les autocars et bus à plate-forme pivotante peuvent aussi bénéficier du "rabais EURO" expliqué au point 7.4.

7.7 Motocycles, tricycles, quadricycles et luges à moteur

Pour les 2 roues, nous considérons que **la cylindrée** est le critère le plus adapté pour rendre la taxe plus écologique.

La formule proposée pour les motocycles, tricycles, quadricycle et luges à moteur est:

Part fixe	Part variable
139 francs	Cylindrée en cm ³ * 0.05

La taxe actuelle ne progresse plus à partir de 500 cm³, toutes les grosses cylindrées payent 163 francs. Avec la nouvelle formule, il y a progression et une 1000 cm³ payera 189 francs, ce qui reste très raisonnable.

A noter que les motocycles, tricycles et quadricycles électriques ne payent que la part fixe car leur cylindrée est de zéro.

Pour les motocycles, tricycles et quadricycles légers, la formule est un forfait de 78 francs sans part variable. Cela correspond à une augmentation de 10 francs pour ces véhicules.

7.8 Tracteurs, chariots à moteur, machines de travail, chariots de travail et monoaxes

Pour ces genres de véhicules dont l'usage est réservé aux professionnels, nous proposons de maintenir une taxation basée sur le poids total avec une formule inspirée des voitures de livraison et une part variable plus faible.

La formule proposée pour ces véhicules est donc de:

Part fixe	Part variable
173 francs	Poids total en kg * 0.01

Pour les monoaxes (un seul véhicule dans le canton), nous proposons un forfait de 70 francs, soit un peu moins que le forfait actuel.

7.9 Véhicules agricoles

Les véhicules agricoles bénéficient actuellement de prix très bas, compte tenu de leur utilisation limitée et de l'importance du secteur primaire. C'est également le cas dans les cantons voisins.

Il n'y a pas de changement pour ces véhicules, si ce n'est une augmentation de 15 francs de la part fixe. Il n'y a pas de part variable pour ces véhicules.

Pour les tracteurs agricoles, chariots de travail agricoles, et chariots à moteur agricoles, la formule est la suivante:

Part fixe	Part variable
124 francs	Aucune

Pour les monoaxes agricoles, remorques agricoles, et remorques de travail agricoles, la formule est la suivante:

Part fixe	Part variable
30 francs	Aucune

A noter que les remorques agricoles sont une nouvelle catégorie de véhicules et qu'ils ne sont ainsi pas encore taxés dans la loi actuelle. Nous les taxons avec un forfait de 30 francs.

7.10 Cyclomoteurs

Les cyclomoteurs payent actuellement 16 francs. La taxe passe à 20 francs, constituant une augmentation très raisonnable.

8. MODIFICATION DE LA LOI: COMMENTAIRES PAR ARTICLES

Article 2 Exonérations

Le nombre d'exonérations actuellement prévues dans le cadre de la loi est trop élevé. Par rapport aux exonérations actuelles (art. 2), nous proposons de supprimer les exonérations suivantes:

- véhicules appartenant à l'Etat. Pour une meilleure transparence des charges, le Conseil d'Etat propose de renoncer à l'exonération des véhicules appartenant à l'Etat. Cette exonération crée également une distorsion de concurrence pour des tâches qui peuvent être réalisées par l'Etat ou externalisées et réalisées par le privé;
- véhicules à énergies alternatives, c'est-à-dire suppression des alinéas 3 et 4. Le nouveau mode de taxation avec une part variable au CO₂ ou à la cylindrée les rend obsolètes.

Nous proposons aussi de ramener toutes les exonérations des véhicules immatriculés qui sont actuellement à 100% à 95%. Les véhicules qui ne reçoivent pas de taxe annuelle, même minime, annoncent en effet très rarement les mutations qui les concernent.

Cette très faible taxation permet aussi de traiter sur un pied d'égalité toutes les entreprises de transport du canton.

Concernant les handicapés physiques graves, les conditions d'exonération sont précisées. Uniquement les voitures de tourisme peuvent être exonérées et une seule plaque de contrôle par détenteur. Suite à plusieurs demandes ces dernières années, nous ajoutons que le représentant légal d'un handicapé physique grave bénéficie également de l'exonération. De manière générale, les exonérations pour handicapés physiques graves sont validées par le médecin-conseil du SCAN.

Nous proposons également d'abroger l'arrêté concernant l'exonération de la taxe sur certains véhicules automobiles du 17 janvier 1986. En effet, cet arrêté présente des contradictions avec le projet de loi. Par cette abrogation, nous supprimons aussi les exonérations "voiries" des communes qui ne sont pas prévues dans le projet de loi. Il s'agit des véhicules de la voirie qui sont taxés par la redevance poids lourds (RPL) mais exonérés de taxe cantonale à 75%. Il est impossible pour le SCAN d'être sûr que ces véhicules soient bien utilisés uniquement pour la voirie. C'est là aussi une distorsion de la concurrence avec le privé, par exemple en matière de déneigement.

Comme ajout, nous proposons de formaliser une pratique existante avec les entreprises actives dans les transports publics neuchâtelois. Il s'agit de taxer modérément un véhicule qui est utilisé principalement en trafic de ligne selon la part de son utilisation hors ligne. Le Conseil d'Etat doit pouvoir négocier ces pourcentages au cas par cas.

Article 6 Plaques de location, permis à court terme

L'article 6 concernant les plaques de location et le permis à court terme est abrogé. Les permis de courte durée payent exactement la durée d'immatriculation selon l'article 3.

Article 9 Changement de véhicule automobile

L'alinéa 1 de l'article 9, concernant la taxe frappant le véhicule le plus fortement imposé en cas de changement de véhicule automobile, pour lequel le conducteur est redevable, n'est plus appliqué depuis longtemps. Il ne prévoit pas de remboursement si le détenteur change son véhicule pour un véhicule moins cher. Cette disposition est probablement liée aux possibilités limitées de l'informatique à l'époque. L'alinéa 1 est donc supprimé et l'alinéa 2 modifié comme suit: *en cas de remplacement d'un véhicule automobile au sens des prescriptions fédérales, la taxe du véhicule remplacé continue à être perçue; le véhicule de remplacement n'est pas assujéti à la taxe.*

Article 16 Répartition du produit de la taxe

Concernant la répartition du produit de la taxe, le Conseil d'Etat propose de simplifier cet article tout en ajoutant une notion nouvelle: le financement de l'élimination des véhicules (voir le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui d'un projet de loi modifiant la LEVA).

Il propose également, compte tenu des charges importantes des communes en matière de réseau des routes communales, **une augmentation de 1% du versement au fonds des routes communales, soit de 3 à 4%**. L'augmentation de la contribution au fonds des routes communales n'est cependant possible que si l'adaptation de la taxe automobile au coût de la vie, à 2.5%, est acceptée (point 5 du présent rapport).

8.1 Rabais pour les grandes flottes de véhicules et les entreprises de location de véhicules

Le canton de Neuchâtel n'a jamais favorisé les grands parcs de véhicules, contrairement à d'autres cantons. Ce peut être un désavantage concurrentiel lorsque des entreprises très mobiles immatriculent des véhicules, par exemple les entreprises de location de voiture. La volonté du Conseil d'Etat n'est pas d'augmenter le nombre total de véhicules immatriculés, mais d'inciter à ce que lesdits véhicules roulant aussi dans notre canton soient immatriculés dans celui-ci.

Nous proposons que les détenteurs et détentrices de plusieurs véhicules qui, durant la période fiscale précédente, ont versé une taxe supérieure à un certain montant (par exemple 50.000 francs) aient droit à un rabais de taxe. La compétence de fixer les rabais doit être dévolue au Conseil d'Etat. Ce principe figurera à l'article 5, dans un nouvel alinéa.

9. INCIDENCES FINANCIERES DES MODIFICATIONS

De manière générale, tous les calculs ont été élaborés pour que le total de la perception de la taxe 2014 soit équivalent à celui de 2012 soit 42.770.000 francs, additionné de 2.5% de compensation IPC, soit 43.839.250 francs et de la prévision de la taxe d'élimination forfaitaire 2014 soit 1.750.000 francs. La somme donne un total de 45.589.250 francs.

Avec un parc de 128.532 véhicules en 2012, on obtient une moyenne de 354 fr. 69 qui reste au-dessous de la moyenne suisse 2011 (356 fr.42).

Les genres de véhicules qui paieront une taxe moins élevée (par exemple les remorques, les camions, etc.) seront compensés par ceux qui en paieront une plus grande (voitures de tourisme avec fortes émissions de CO₂ et tracteurs à sellette).

9.1 Évolution des montants encaissés sur le long terme

Une étude externe de Ernst Basler + Partner, mandatée dans le cadre de l'élaboration de ce rapport, a permis de chiffrer l'évolution de quelques données importantes sur les 20 prochaines années.

Le parc véhicules devrait augmenter dans les années à venir comme dans le passé et avec lui la taxe automobile. L'analyse de Ernst Basler + Partner prévoit une augmentation du parc automobile neuchâtelois de 5.3% jusqu'en 2020 par rapport à 2011 et de 5.2% supplémentaires jusqu'en 2030 (par rapport à 2020).

Notre mandataire pense qu'une future inflation ne peut être estimée que de façon très approximative, mais il prévoit un taux d'inflation à long terme de 1% par an. Cette valeur est inférieure à la moyenne historique, mais concorde avec la hausse des prix constatée au cours des 10 dernières années. L'hypothèse d'une hausse des prix de 1% par an a été prise en regard de la conjoncture monétaire et économique suisse actuelle et de son environnement, rendant probable une phase d'intérêts bas de longue durée dans notre pays. Il serait donc prudent de prévoir un mécanisme qui permette d'adapter la taxe automobile à l'inflation.

Pour les différents critères de taxation, on peut considérer que le poids total diminuera à l'avenir, mais nettement moins que d'autres variables telles que la cylindrée et surtout **les émissions de CO₂, qui devraient être en très forte réduction**. Ce n'est pas un problème dans les faits, mais au contraire un net bénéfice en termes environnementaux. C'est exactement l'objectif que nous visons avec l'écologisation de la taxe.

L'inflation et la baisse des émissions de CO₂ impliquent donc une conséquence financière dans les comptes de l'Etat avec une baisse nette de recettes à termes, que le Conseil d'Etat doit pouvoir être en mesure de corriger.

9.2 Liberté d'adaptation de la formule de la taxe par le Conseil d'Etat

Nous proposons le principe de liberté d'adaptation du facteur de correction de la formule CO₂ ainsi que de la part fixe de la taxe de tous les genres de véhicules par le Conseil d'Etat avec une limite stricte: la moyenne suisse d'encaissement moyen de taxe par véhicule immatriculé. Il est bien clair que cette moyenne n'est pas un objectif mais une limite.

Ce principe figurera dans un nouvel alinéa de l'article 5.

10. INFORMATION DES DÉTENTEURS À PROPOS DES MODIFICATIONS DE LA TAXE ET DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE CHAQUE VÉHICULE

La mention des émissions de CO₂ n'est malheureusement pas encore, au plan fédéral, un champ officiel dans le permis de circulation des voitures de tourisme.

Les autorités cantonales ont cependant la possibilité de donner certaines informations dans un champ qui leur est réservé sur le permis de circulation. C'est pourquoi le Conseil d'Etat propose d'ajouter cette valeur dans les annotations cantonales du permis de circulation dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Concernant l'information des détenteurs, le Conseil d'Etat souhaite mettre à disposition des Neuchâtelois une nouvelle prestation dans le guichet unique de l'Etat qui permettra à chacun de voir la taxe actuelle de son véhicule, ses émissions de CO₂ ou les autres critères de calcul enregistrés dans la base de données du SCAN, ainsi que le montant de la nouvelle taxe.

Cette prestation permettra aussi, avec un calculateur, de simuler le montant de taxe en fonction du genre de véhicule et du critère de calcul concerné. Cela garantira une transparence et une communication claire, incitant les utilisateurs à privilégier à terme des véhicules à plus faibles incidences environnementales.

10.1 Comparaison de la taxe neuchâteloise actuelle et future par rapport à la moyenne suisse pour les voitures de tourisme les plus vendues en 2012

	Cylindrée (cm ³)	Puissance (kW)	Poids total (kg)	CO ₂	NE actuel	NE 2014	Moyenne CH
Micro voitures							
VW UP 1.0 MPI 55kW	999	55	1290	108	253.80	191.00	240.57
Fiat 500 1.2 8V	1242	51	1305	113	278.50	211.00	251.41
Fiat Panda 1.2 8V	1242	51	1420	120	289.15	239.00	285.21
Petites voitures							
VW Polo 1.2 TSI	1197	66	1610	119	301.00	235.00	284.49
Ford Fiesta 1.4i	1388	71	1495	130	312.30	279.00	313.64
Renault Clio 1.2 75	1149	55	1580	133	293.00	291.00	294.93
Classe moyenne inférieure							
Golf VI 1.4 TFSI	1390	90	1850	144	349.20	335.00	347.04
Opel Astra J 17DTJ ST	1686	81	2155	119	428.15	235.00	294.51
Focus 1.0 SCTi	998	92	1900	114	299.00	215.00	250.81
Classe moyenne							
Skoda Octavia C 1.8 4x4	1798	118	2070	180	434.70	479.00	434.74
VW Passat V 2.0D BMT	1968	103	2210	135	481.40	299.00	422.84
Mercedes-Benz C250CDI T 4m	2143	150	2275	155	520.50	379.00	458.22
Classe moyenne supérieure							
BMW 525d xDrive	1995	160	2460	143	522.90	331.00	424.24
Audi A6 Av.quattro 3.0TDI	2967	180	2420	156	691.85	383.00	553.55
Mercedes-Benz E250CDIT4mEC	2143	150	2615	157	574.65	387.00	508.18
Voitures de luxe							
Porsche Panamera GTS	4806	316	2480	256	1'044.20	783.00	1'016.91
Mercedes-Benz S 500 4m	4663	320	2715	231	1'099.30	683.00	1'039.64
Audi S8 4.0TFSI	3993	382	2575	235	922.45	699.00	1'013.14
Coupés, voitures de sport							
Audi RS5	4163	331	2215	246	843.60	743.00	933.62
BMW 1er M Coupé	2979	250	1900	224	578.85	655.00	614.68
Toyota GT86	1998	147	1700	181	410.55	483.00	432.11
Cabriolets/roadster							
VW Golf Cab 1.2 BMT	1197	77	1850	132	322.65	287.00	317.88
MINI Cooper S Cabrio	1598	135	1685	139	358.20	315.00	369.02
Mercedes-Benz SLK 200	1796	135	1785	151	396.35	363.00	404.37
Tout-terrain (SUV)							
VW Tiguan 2.0TDI BMT	1968	103	2260	158	488.70	391.00	442.75
Subaru XV2.0i/2.0i-S AWD	1995	110	1940	153	445.75	371.00	427.74
Ford Kuga 2.0TDCi 4x4	1997	103	2130	159	474.25	395.00	424.62
Monospaces							
VW Touran 1.4TSI	1390	103	2220	154	387.45	375.00	393.93
Scenic 1.5 dCi110	1461	81	1993	124	374.50	255.00	267.42
Opel Zafira C 20DTH	1956	121	2520	159	524.50	395.00	452.31

Pour toutes les voitures de tourisme récentes les plus vendues en Suisse de toutes les gammes, à l'exception des coupés/voitures de sport et de la Skoda 4x4, la nouvelle formule neuchâteloise est **plus avantageuse que la moyenne suisse et que l'ancienne formule**.

A noter que la **formule actuelle taxe très souvent plus haut que la moyenne suisse** toutes les gammes de voiture de tourisme récentes, **y compris les moins polluantes**.

11. TAXE SUR LES BATEAUX

11.1 Assujettissement de la taxe bateau

Actuellement, la taxe navigation est facturée en janvier et remboursée au client s'il annule l'immatriculation de son bateau avant le 1^{er} mars. L'utilisation réelle des bateaux ne correspond pas à une période annuelle, mais est décalée d'un trimestre. Nous proposons donc, à l'instar de plusieurs cantons, de changer la date de facturation de la taxe au 1^{er} mars pour s'adapter à cette réalité. L'alinéa 2 de l'article 17 doit donc être modifié dans ce sens. L'indication que la taxe n'est pas remboursable en cas d'annulation du permis de navigation est également ajoutée en fin d'alinéa.

L'article 17 doit aussi être complété par un alinéa qui correspond, là-aussi, à une pratique actuelle non formalisée mais logique: lors d'un changement de bateau sans cession de taxe au sens de l'alinéa 4, le montant de taxe payé pour l'ancien bateau est déduit de la taxe du nouveau bateau. Si le montant de la taxe de l'ancien bateau est plus important, il n'y a pas de restitution.

L'alinéa 1 de l'article 19 est abrogé. La reformulation de l'alinéa 2 de l'article 17 le rendant inutile.

Nous proposons également d'ajouter un nouvel article 19a qui fixe la répartition du produit de la taxe navigation, en particulier son utilisation pour les missions de sauvetage, de police et pour la subvention des tâches en matière de navigation intérieure.

11.2 Liberté d'adaptation du Conseil d'Etat

Au niveau de la taxe navigation, le Conseil d'Etat renonce à solliciter le pouvoir d'adaptation de la taxe bateau tant et aussi longtemps que la moyenne de perception cantonale est plus élevée que la moyenne suisse.

12. VOTE DU GRAND CONSEIL

La présente loi n'engendre ni dépense nouvelle ni variation de recette fiscale requérant un vote à majorité qualifiée selon l'article 4 de la loi sur les finances, du 21 octobre 1980. Son vote est donc soumis à la majorité simple.

13. CONCLUSIONS

Les modifications proposées dans le présent rapport apportent une modernisation très importante de la taxe actuelle en la rendant plus transparente, équitable et surtout en apportant un mode de calcul identique pour tous les genres de véhicules.

Dans le cas des voitures de tourisme, cette solution offre l'avantage d'être unique en Suisse en allant dans la direction recherchée de réduction des émissions de CO₂. En ce sens, le nouveau modèle neuchâtelois contribuera à atteindre les objectifs fixés par la Confédération et pourrait servir d'exemple.

Ces modifications incitatives permettent aussi de rendre notre canton plus concurrentiel et attractif pour attirer de nouvelles immatriculations de camions et de remorques qui circulent d'ores et déjà dans notre canton sans y être immatriculés. Nous devrions voir de nombreux véhicules lourds être à nouveau immatriculés dans notre canton, s'agissant des entreprises ayant des succursales en divers endroits de Suisse.

Relevons encore que sur la pression de la législation européenne, 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. C'est aussi une tâche cantonale que d'inciter ses citoyens à acheter ce genre de véhicules.

La mobilité automobile est nécessaire au fonctionnement de notre société et de notre économie. Cependant, il est important que chaque utilisateur recherche l'efficacité énergétique de son propre moyen de transport ou des véhicules utilisés dans son activité personnelle et professionnelle.

Le Conseil d'Etat est persuadé que le Grand Conseil tiendra compte des arguments développés dans le présent rapport et de la nécessité de poursuivre l'effort entrepris pour rendre la mobilité automobile plus écologique.

C'est pourquoi, il vous prie de prendre en considération ses propositions et d'adopter le projet de loi ci-après.

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

Neuchâtel, le 24 avril 2013

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
P. GNAEGI

La chancelière,
S. DESPLAND

Loi
modifiant la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

Vu la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB), du 6 octobre 1992¹;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 24 avril 2013,

décrète:

Article premier La loi actuelle sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux, du 6 octobre 1992, est modifiée comme suit:

Art. 2, al. 1 chiffre 2 à 7, al. 1^{bis} (nouveau), al. 2 à 4, al. 6^{bis} (nouveau)

- 2. Abrogé*
- 3. Abrogé*
- 4. Abrogé*
- 5. Abrogé*
- 6. Abrogé*
- 7. Abrogé*

^{1bis} Sont exonérés à 95% du paiement de la taxe:

1. les véhicules de la police, du service du feu, du service de lutte contre les accidents par hydrocarbures et du service de lutte contre les accidents dus aux produits chimiques, de la protection civile, ainsi que les ambulances, pour autant qu'ils soient exclusivement utilisés à ces fins;
2. les véhicules des entreprises de transport qui effectuent des courses dans le cadre d'une concession selon l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport des voyageurs, y compris les courses de remplacement ou de renfort ainsi que les courses à vide en relation avec ces services de transport, pour autant qu'ils soient exclusivement utilisés à ces fins. Pour des véhicules qui ne seraient pas exclusivement utilisés à ces fins, le Conseil d'Etat peut déterminer une exonération proportionnelle au taux d'utilisation dans le cadre de la concession;
3. les voitures de tourisme dont le détenteur est un handicapé physique grave ou son représentant légal, aux conditions suivantes:
 - a. le véhicule est indispensable pour les déplacements du handicapé,
 - b. l'exonération ne s'applique qu'à une seule plaque de contrôle par détenteur.

² *Abrogé*

³ *Abrogé*

⁴ *Abrogé*

¹ RSN 761.20

^{6bis} Les dispositions fédérales en matière d'exonération des véhicules de la Confédération, des CFF et de la Poste sont réservées.

Art. 5, al. 1; al. 1^{bis}, 1^{ter}, 1^{quater}, 1^{quinquies} (nouveaux)

¹ Pour tous les genres de véhicules automobiles et remorques, la taxe est calculée avec une formule de ce type:

Taxe = part fixe + part variable avec critère environnemental et d'usure.

^{1bis} Pour chaque genre de véhicule, on choisit un seul critère environnemental et d'usure des routes. Le tableau de taxation par genre de véhicule figure à l'annexe 1. Si le critère choisi n'est pas disponible pour le 100% du parc, le Conseil d'Etat peut déterminer des principes ou des formules pour estimer les valeurs manquantes.

^{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.

^{1quater} Le Conseil d'Etat peut adapter annuellement les chiffres qui figurent en italique à l'annexe 1 de la présente loi. Ces adaptations doivent pouvoir compenser les baisses de recettes liées à la réduction des émissions de CO₂ et à l'inflation. 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.

^{1quinquies} Le Conseil d'Etat peut décider d'octroyer un rabais de maximum 15% pour les camions, véhicules articulés lourds, tracteurs à sellette, autocars et bus à plate-forme pivotante s'ils sont dans des classes d'émission EURO récentes.

Art. 6

Abrogé

Art. 7, note marginale

c) Plaques interchangeables

Art. 8, note marginale

d) Carrosseries interchangeables

Art. 9, note marginale, al. 1 et 2

e) Véhicule de remplacement

¹ *abrogé*

² En cas de remplacement d'un véhicule automobile au sens des prescriptions fédérales, la taxe du véhicule remplacé continue à être perçue; le véhicule de remplacement n'est pas assujéti à la taxe.

Art. 9a (nouveau)

f) Remorques
et véhicules
vétérans

Pour les remorques et les véhicules vétérans, on peut immatriculer de 2 à 99 véhicules sous le même numéro de plaques.

Art. 16 al. 1, al. 2, al. 2^{bis} (nouveaux)

¹Les 4% du produit des taxes, y compris les droits supplémentaires perçus en vertu de l'article précédent, sont versés dans un fonds spécial dénommé "fonds des routes communales", géré par l'Etat.

²Le solde est attribué à l'Etat et le Conseil d'Etat décide de son utilisation.

Let. a) à d) abrogées

^{2bis}Une somme qui couvre les frais d'élimination des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux est attribuée à l'entité qui gère ces tâches.

Art. 17, al. 2, al. 4^{bis} (nouveau)

²La taxe est prélevée chaque année pour la période du 1er mars à fin février de l'année suivante, même si le bateau n'est utilisé qu'une partie de l'année. Elle est toutefois réduite de moitié pour les bateaux immatriculés après le 1er septembre. La taxe n'est pas remboursable en cas d'annulation du permis de navigation.

³ *Inchangé*

⁴ *Inchangé*

^{4bis}Lors d'un changement de bateau sans cession de taxe au sens de l'alinéa 4, le montant de taxe payé pour l'ancien bateau est déduit de la taxe du nouveau bateau. Si le montant de la taxe de l'ancien bateau est plus important, il n'y a pas de restitution.

Art. 19, al. 1, 2 et 3

¹ *Abrogé*

²La taxe est perçue par le service cantonal des automobiles et de la navigation.

³ *Abrogé*

Art. 19a (nouveau)

3a. Répartition
du produit de la
taxe

¹Une somme qui couvre l'organisation et l'exécution des tâches de sauvetage et de police sur les lacs et les cours d'eau neuchâtelois est attribuée aux entités qui gèrent ces tâches.

²Une subvention fixée par le Conseil d'Etat est attribuée au service cantonal des automobiles et de la navigation dans le cadre de ses tâches en matière de navigation intérieure. Ces tâches ne peuvent raisonnablement pas être facturées au prix coûtant.

³Le solde est attribué à l'Etat et le Conseil d'Etat décide de son utilisation.

Annexe 1 (nouvelle)

Tableau de taxation par genre de véhicules:

Genre de véhicule	Part fixe Fr.	Part variable	Critère
01 Voiture de tourisme	173.00	CO2 * 4 - 414 Valeur négative = 0	Émissions CO2 (g/km)
02 Voiture de tourisme lourde	455.00	Poids total * 0.07	Poids total (kg)
10 Voiture automobile légère	173.00	Poids total * 0.11	Poids total (kg)
11 Voiture automobile lourde	455.00	Poids total * 0.07	Poids total (kg)
20 Autocar	455.00	Poids total * 0.07	Poids total (kg)
21 Minibus	173.00	Poids total * 0.11	Poids total (kg)
22 Bus à plate-forme pivotante	455.00	Poids total * 0.07	Poids total (kg)
30 Voiture de livraison	173.00	Poids total * 0.11	Poids total (kg)
35 Camion	822.00	Poids total * 0.05	Poids total (kg)
37 Véhicule articulé lourd	822.00	Poids total * 0.05	Poids total (kg)
38 Tracteur à sellette	822.00	Poids total * 0.05	Poids total (kg)
42 Tracteur	173.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
43 Tracteur agricole	124.00	Aucune	Aucun
50 Machine de travail	173.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
51 Chariot de travail	173.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
52 Chariot de travail agricole	124.00	Aucune	Aucun
60 Motocycle	139.00	Cylindrée * 0.05	Cylindrée (cm3)
61 Motocycle léger	78.00	Aucune	Aucun
62 Motocycle-tricar	139.00	Cylindrée * 0.05	Cylindrée (cm3)
63 Motocycle-side-car	139.00	Cylindrée * 0.05	Cylindrée (cm3)
64 Motocycle léger-tricar	78.00	Aucune	Aucun
65 Quadricycle léger à moteur	78.00	Aucune	Aucun
66 Quadricycle à moteur	139.00	Cylindrée * 0.05	Cylindrée (cm3)
67 Tricycle à moteur	139.00	Cylindrée * 0.05	Cylindrée (cm3)
68 Luge à moteur	139.00	Cylindrée * 0.05	Cylindrée (cm3)
80 Chariot à moteur	173.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
81 Chariot à moteur agricole	124.00	Aucune	Aucun
82 Monoaxe	70.00	Aucune	Aucun
83 Monoaxe agricole	30.00	Aucune	Aucun
85 Remorque agricole	30.00	Aucune	Aucun
86 Remorque motocycle	30.00	Aucune	Aucun
87 Remorque de travail agricole	30.00	Aucune	Aucun
88 Semi-remorque caravane	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
89 Semi-remorque	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
90 Remorque transport de chose	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
91 Remorque transport personne	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
92 Caravane	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
93 Remorque engins de sport	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
94 Remorque de travail	70.00	Aucune	Aucun
95 Semi-remorque transp choses	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
97 Semi-remorque engins sport	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
98 Semi-remorque de travail	70.00	Aucune	Aucun
99 Remorque	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)
Cyclomoteurs	20.00	Aucune	Aucun

Les plaques professionnelles sont taxées avec les forfaits suivants:

1.	Cyclomoteurs	20.00
2.	Motocycles de tous genres	270.00
3.	Voitures automobiles agricoles de tous genres	200.00
4.	Voitures automobiles légères ou lourdes de tous genres	674.00
5.	Remorques de tous genres	270.00

Art. 2 ¹La présente loi est soumise au référendum facultatif.

²La loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

³Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président,

La secrétaire générale,