

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

(Du 24 avril 2013)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de loi modifiant la loi sur la taxe des véhicules automobiles, des remorques et des bateaux (LTVRB)**

La commission parlementaire "Taxe automobile 2014" (13.029) et "Elimination véhicules" (13.030),

composée de M^{mes} et MM. Martine Docourt Ducommun, présidente, Marc Schafroth, vice-président, Olivier Haussener, rapporteur, Patrick Bourquin, Corine Bolay Mercier, Patricia Wenger, Yves Fattou, Etienne Robert-Grandpierre, Jean-Bernard Steudler, Veronika Pantillon et Laurent Debrot,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil:

Commentaire de la commission

La commission s'est réunie à trois reprises, soit les 4 juillet, 12 août et 19 août 2013. Le Conseil d'Etat par son chef du DDTE, M. Yvan Perrin, son secrétaire général, M. Pascal Jeanrenaud, le service juridique de l'Etat ainsi que le directeur du SCAN, M. Philippe Burri, ont participé à toutes les séances de la commission.

La première séance a été consacrée à l'organisation des travaux de la commission, à la présentation des projets par le Conseil d'Etat et le SCAN, au débat général ainsi qu'à l'entrée en matière.

La deuxième séance a porté sur l'analyse des compléments d'information demandés ainsi que sur le développement et l'examen des différents amendements déposés.

La troisième séance a quant à elle permis à notre commission de prendre connaissance des avis de droit demandés au service juridique de l'Etat, à poursuivre le traitement des amendements, ainsi qu'à adopter les deux projets de loi et le rapport de la commission.

Débat d'entrée en matière

Les projets de loi, tels que proposés par le Conseil d'Etat, ont été reçus de manière différenciée par les groupes politiques.

Groupe socialiste

Bien que ces projets de loi répondent à l'évolution de notre société, les commissaires socialistes estiment néanmoins qu'ils comportent des lacunes. Il n'est pas assez tenu compte des émissions de CO₂ en fonction des kilomètres parcourus par le véhicule. De plus, le groupe socialiste s'étonne qu'une forte proportion de véhicules soit moins taxée qu'avant, ce qui réduit l'effet incitatif. En ce qui concerne le nouveau barème pour les véhicules poids lourds, le groupe socialiste peut soutenir

cette proposition et entrera en matière sur ces deux projets de loi. Un amendement a été déposé proposant de tenir compte de l'inflation et d'inciter encore davantage à la réduction des émissions de CO₂ dans les adaptations futures des taxes.

Groupe PVS

Les commissaires PVS estiment que ces rapports sont incomplets et sont déçus par le résultat proposé, du fait que la taxe automobile diminuera dans la grande majorité des cas et que la compensation totale de l'indice du coût de la vie de 5,1% n'est pas entièrement pris en compte dans les nouveaux tarifs. Son groupe estime que d'être en dessous de la moyenne suisse dans les tarifs ne devrait pas constituer un objectif du Conseil d'Etat.

Le groupe PVS aurait souhaité une formule du calcul de la taxe avec une courbe exponentielle beaucoup plus incitative. De plus, le groupe PVS regrette que le Conseil d'Etat n'ait pas intégré les éléments du postulat 07.139 "De la taxe auto à une taxe mobilité" acceptés par 54 voix contre 53 le 26 juin 2007. Le groupe PVS estime que l'automobile génère beaucoup de nuisances et de coûts, et qu'elle doit par conséquent prendre part à leurs financements. Néanmoins, les commissaires PVS entrent en matière sur ces deux projets de loi tout en déposant des amendements allant dans la correction des éléments critiqués.

Groupe LR

Les commissaires LR saluent ces deux rapports qui apportent des réponses équilibrées et proportionnées à l'évolution et au rôle que joue la mobilité automobile dans notre société. Pour le groupe LR ce rapport doit répondre à quatre objectifs:

1. Incitation à choisir des véhicules énergétiquement performants,
2. Corriger la taxe des camions et remorques qui n'est pas compétitive,
3. Avoir un niveau de taxes automobiles dans la moyenne nationale,
4. Redonner une juste partie de moyens à l'entretien de notre patrimoine routier.

Si ces rapports corrigent enfin la cherté de certaines catégories, redonnant ainsi une certaine compétitivité à notre canton tout en maintenant le niveau de recettes pour l'Etat, ils ont surtout la qualité d'introduire un système de taxation beaucoup plus incitatif au niveau de l'environnement, en taxant les véhicules en fonction des émissions polluantes.

Néanmoins, le groupe LR estime que ce rapport ne doit pas être celui qui oppose le trafic routier aux transports publics, et il conteste les montants articulés par d'autres commissaires en ce qui concerne le solde négatif du compte routier, ceux-ci ne tenant compte dans leurs calculs que des charges directes et indirectes qu'occasionnerait le trafic routier, en oubliant d'y intégrer les revenus que crée la mobilité de la population ou encore d'autres retombées économiques liées au réseau routier et au domaine de l'automobile.

Le groupe LR regrette que le Conseil d'Etat ne saisisse pas l'occasion de ces deux rapports afin d'allouer une part obligatoire à l'entretien du patrimoine routier cantonal, en relation avec les besoins.

En ce qui concerne l'adaptation partielle des taxes au coût de la vie, le groupe LR n'y est pas favorable. De plus, il souhaite que la fixation et l'adaptation de la taxe automobile reste comme aujourd'hui de la compétence du Grand Conseil. Cette taxe, qui est tout de même la deuxième plus grande recette perçue par l'Etat auprès de sa population après les impôts, est sensible. Des amendements ont été déposés.

Groupe UDC

Les commissaires UDC entrent en matière sur ces deux rapports. Ils considèrent que les modifications proposées vont dans le bon sens. Les nouvelles taxes prévues sont

raisonnables et attractives et leur mode de calcul répond à la tendance actuelle d'incitation aux réductions d'émissions polluantes.

Cependant, les commissaires UDC souhaitent que l'on affecte le produit de la taxe de manière législative à l'entretien du patrimoine routier, ceci afin de garantir des moyens suffisants et de lui maintenir sa valeur. De plus, ils soutiennent l'idée que la compétence d'adapter la taxe automobile reste du ressort du Grand Conseil. Un amendement a été déposé afin d'affecter la taxe.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

Par 10 voix et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi, puis de le modifier comme suit:

Projet de loi et amendements

Loi actuellement en vigueur	Projet de loi du Conseil d'Etat	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
http://rsn.ne.ch/ajour/default.html?76120.htm	<i>Annexe 1 (nouvelle)</i> 01 Voiture de tourisme Part fixe: Fr. 173.00 Part variable: CO₂*4-414 valeur négative =0		Amendement PVS <i>Annexe 1 (nouvelle)</i> 01 Voiture de tourisme Part fixe: inchangé Part variable: $\frac{1}{70} * (CO_2)^2$ Refusé par 6 voix contre 5
<i>Article 5</i> http://rsn.ne.ch/ajour/default.html?76120.htm	<i>Article 5, al. 1^{ter} (nouveau)</i> <u>1^{ter} 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.</u>		Amendement PVS Suppression de l'article 5, al. 1 ^{ter} (nouveau) Refusé par 9 voix contre 2
<i>Article 5</i> http://rsn.ne.ch/ajour/default.html?76120.htm	<i>Article 5, al. 1^{quater} (nouveau)</i> 1 ^{quater} 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 CO ₂ 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.	Amendement de la commission <i>Suppression totale de l'article 5, al. 1^{quater} (nouveau)</i> Accepté par 8 voix contre 2 et 1 abstention	Amendement S 1 ^{quater} <u>Cette taxe est adaptée annuellement à l'inflation.</u> Refusé par 6 voix contre 5

<p><i>Article 16</i></p> <p>¹Les 3% 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.</p> <p>²Le solde est attribué à l'Etat et affecté à la couverture:</p> <p>a) des dépenses engagées pour la construction des routes nationales et cantonales;</p> <p>b) de l'intérêt dû sur l'avance consolidée ou flottante consentie par l'Etat pour la construction des routes nationales et cantonales, calculé au taux moyen des emprunts de l'Etat et proportionnellement aux investissements routiers par rapport au total du bilan;</p> <p>c) des frais d'entretien du réseau routier et de la signalisation routière;</p> <p>d) des frais nets de fonctionnement des services des automobiles, des ponts et chaussées et de la police neuchâteloise liés au trafic routier.</p>	<p><i>Art. 16 al. 1, al. 2, al. 2^{bis} (nouveaux)</i></p> <p>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.</p> <p>²Le solde est attribué à l'Etat et le Conseil d'Etat décide de son utilisation.</p> <p><i>Let. a) à d) abrogées</i></p> <p>^{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.</p>	<p>Amendement de la commission</p> <p>Article 16, al. 2</p> <p>²<u>Le 20% du produit des taxes, y compris les droits supplémentaires perçus en vertu de l'article précédent, sont attribués au budget de fonctionnement de l'année suivante aux comptes prévus pour l'entretien structurel des routes cantonales, à titre de montant minimum d'entretien.</u></p> <p>Accepté par 6 voix contre 5</p> <p>Amendement LR</p> <p>Article 16, al. 2^{bis}</p> <p>^{2bis}<u>Le solde du produit des taxes, y compris les droits supplémentaires perçus en vertu de l'article précédent est attribué à l'Etat et le Conseil d'Etat décide de son utilisation.</u></p> <p>Accepté par 5 voix contre 2 et 4 abstentions</p>	<p>Amendement du groupe UDC</p> <p>Article 16, al. 2</p> <p>²Le solde est attribué à l'Etat et le Conseil d'Etat <u>le verse intégralement au fonds des routes communales.</u></p> <p>Refusé par 6 voix contre 2 et 3 abstentions</p>
--	--	---	---

Amendements déposés (cf. tableau page 4)

Amendement PVS à l'annexe 1 (nouvelle)

Le groupe PVS estime que le calcul tel que proposé par le Conseil d'Etat, qui donne une courbe linéaire n'est pas assez incitatif. Il préconise une courbe exponentielle qui permettrait d'avoir des taxes automobiles plus élevées dont les revenus permettraient de subventionner des abonnements de transports publics.

Position de la commission

Les commissaires UDC et LR ne soutiennent pas cet amendement estimant que la proposition du Conseil d'Etat est équilibrée et qu'il n'y a pas lieu à travers ce rapport de faire payer des abonnements de transports publics aux automobilistes.

Les commissaires socialistes soutiennent cet amendement du moment qu'il rend la taxe encore plus incitative.

Le Conseil d'Etat quant à lui ne soutient pas cet amendement estimant les propositions de son rapport tout à fait adaptées.

Amendement de la commission à l'article 5, al. 1^{quater} (nouveau)

A la suite des discussions concernant l'amendement du groupe LR, finalement retiré, une grande majorité de la commission estime que l'alinéa 1^{quater} doit être supprimé rendant ainsi l'amendement du groupe PVS caduque.

Amendements de la commission, UDC et LR à l'article 16

Développement

Ces dernières années, les budgets de fonctionnement de l'Etat consacrés à l'entretien du patrimoine routier ont fortement été diminués en raison des contraintes budgétaires. Il a fallu compenser, mais que très partiellement, ce manque de moyens par des crédits d'investissements. Actuellement, le réseau routier neuchâtelois n'est pas en très bon état.

Avec des amortissements annuels du patrimoine financiers compris entre 19 et 27 millions de francs et une valeur au bilan de ce patrimoine routier, la part allouée à l'entretien se monte à moins de 4%.

Cet état de fait ne peut perdurer sans que cela n'occasionne des dépenses toujours plus importantes dans l'entretien du réseau routier, dépenses qui deviendront à terme insupportables. Ce constat a d'ailleurs fait l'objet de discussions au sein de la CGF de l'ancienne législature.

Pour ces raisons, le groupe LR propose d'affecter une partie des taxes automobiles donnant ainsi des moyens minimums au domaine de l'entretien courant du patrimoine routier, et d'affecter le solde aux autres tâches liées au domaine routier.

Position de la commission

La commission apprend qu'un projet de révision de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 août 1849, est en consultation dans les communes. Elle prévoit notamment un nouveau système d'attribution de ressources financières aux communes qui supprimerait le fonds des routes communales au profit d'une répartition, selon une clé donnée d'une partie des taxes des automobile.

De plus, un certain flou règne en ce qui concerne les articles qui traitent de la répartition de la taxe automobile que l'on retrouve dans deux lois.

En ce qui concerne l'amendement LR, une partie de la commission estime qu'il est nécessaire d'allouer des moyens financiers plus importants et surtout plus en relation

avec l'état du patrimoine routier cantonal.

De plus, ces taxes doivent exclusivement être utilisées pour financer le domaine routier, sachant que la moitié de la redevance poids lourds a déjà été allouée au service cantonal des transports à des fins d'utilisation pour les transports publics.

Une autre partie de la commission préfère s'en tenir à la proposition du Conseil d'Etat, lui permettant ainsi d'utiliser les taxes automobiles et bateaux afin de financer d'autres tâches sans relation avec l'automobile.

Le Conseil d'Etat maintient sa proposition et souhaite modifier la répartition actuelle des taxes automobiles qui allouent de manière précise et différenciée les taxes. Le système proposé donne une plus grande souplesse à l'exécutif dans l'élaboration de ses budgets.

Amendements retirés

Amendement LR à l'annexe 1 (nouvelle)

01 Voiture de tourisme Part fixe: inchangé

Part variable: $CO_2 * 4 - 425$

Développement

Le groupe LR ne soutient pas une augmentation partielle de la taxe adaptée à l'IPC, telle que développée aux points 5 et 9 du rapport, soit une augmentation de 2,5% du produit de la taxe 2012, de 1.069.250 francs.

Le canton de Neuchâtel a déjà beaucoup travaillé et investi dans le projet de contournement des villes du Locle et de la Chaux-de-Fonds. Si nous voulons que ce projet, indispensable au développement et à la mobilité de notre canton, se réalise, il sera nécessaire de trouver les sources de financement qui actuellement sont prévues par une augmentation de la vignette autoroutière et une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales.

Si, en plus de changer le mode de calcul, nous augmentons la taxe automobile, le groupe LR pense que cela fera beaucoup trop pour notre population et que le moment est mal choisi. De surcroît, cela donnerait une bonne raison à certaines entités pour lancer un référendum qui compromettrait sérieusement les nombreuses améliorations de cette révision, entre autres l'incitation à choisir des véhicules énergétiquement performants, la correction de taxation des camions et des remorques, et le financement de l'élimination des véhicules par la taxe annuelle.

Il faut tout de même souligner que la taxe moyenne des voitures de tourisme a déjà augmenté ces dix dernières années en raison de l'augmentation du poids total moyen du parc des véhicules.

Le groupe LR propose donc de modifier la formule de taxation des voitures de tourisme, afin que le produit total de la taxe ne soit pas augmenté suite à l'adaptation liée à l'IPC, soit 1.069.250 francs. De plus, il propose que l'adaptation des taxes automobiles, remorques et bateaux reste de la compétence du Grand Conseil.

Position de la commission

Les commissaires socialistes et PVS ne soutiennent pas cet amendement estimant que le projet de loi adapte plutôt à la baisse une grande partie des taxes et que l'état a besoin de ces recettes.

Le groupe UDC soutiendra la proposition du Conseil d'Etat et est également favorable à l'idée que les prochaines modifications tarifaires restent du ressort du Grand Conseil.

Au vu des discussions et arguments et du moment qu'il est observé une baisse de la taxe pour une grande partie des automobilistes, les commissaires LR peuvent se rallier aux autres groupes et retirer l'amendement. Cependant, ce retrait est conditionné au fait que

l'adaptation à futur des taxes demeure de la compétence du Grand Conseil.

L'amendement LR est retiré au profit d'un amendement de la commission proposant la suppression totale de l'article 5, al. 1^{quater}.

Amendement PVS à l'article 5, al. 1

Alinéa 1: Ajout de: le paiement de cette taxe permet au détenteur du véhicule de recevoir une subvention sur l'achat d'un abonnement CFF ou d'un abonnement Onde verte de 150 francs.

Le Conseil d'Etat règle les modalités d'application de cette subvention.

Développement

Le groupe PVS estime qu'il faudrait pouvoir asseoir une complémentarité entre le transport privé et les transports publics afin de favoriser ces derniers.

Position de la commission

Certains commissaires peuvent soutenir cette proposition. Par contre, pour d'autres il n'est pas question de faire payer les transports publics par les automobilistes, d'autant plus que les différentes recettes liées à la route (taxe automobile, taxe poids lourds, taxe huiles minérales) ne sont pas affectées au domaine routier et qu'une partie est déjà prélevée pour des tâches de transports publics. De plus, l'impôt des contribuables neuchâtelois est également utilisé pour subventionner les transports publics.

S'est également posée la question de la légalité d'une telle subvention. Un avis est demandé au service juridique de l'Etat.

Suite aux explications données par le DDTE, **cet amendement est retiré par le groupe PVS**, bien que les conclusions du service juridique ne soient pas partagées.

Il est pris note que le Conseil d'Etat déposera prochainement un rapport proposant le classement du postulat du groupe PVS et une discussion plus approfondie pourra alors avoir lieu concernant la question de la taxe mobilité.

Amendement PVS à l'article 5, al. 1^{quater}

Suppression de: 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.

Le groupe PVS ne partage pas l'objectif d'avoir des taxes qui se situent dans ou au-dessous de la moyenne Suisse afin d'attirer des immatriculations. L'objectif de la loi est de prélever des taxes pour couvrir des frais. Si on souhaite baisser les taxes, il faut d'abord réduire les dépenses et non le contraire. De plus, logiquement, si tous les cantons adoptaient de tels articles, les taxes tendraient à disparaître.

Suite au dépôt de l'amendement de la commission proposant la suppression totale de l'alinéa 1^{quater} de l'article 5, l'amendement PVS est devenu sans objet.

Amendement LR à l'article 16, al. 1

Le groupe LR souhaite maintenir le statu quo concernant la répartition du produit des taxes. Au vu du projet de révision de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), il paraît illusoire d'utiliser le présent rapport pour attribuer un pourcentage plus élevé aux routes communales. C'est plutôt le rapport relatif à la révision susmentionnée qui devra se prononcer.

Le groupe LR a retiré son amendement.

Amendement UDC à l'article 16, al. 2

Le solde est attribué à l'Etat et le Conseil d'Etat le verse intégralement au fond des routes communales.

Il appartiendra plutôt à la loi sur les routes et voies publiques de réglementer la répartition du produit des taxes, dans le cadre de sa révision.

Amendement PVS à l'article 18

Amendement du groupe PVS

Le montant annuel de la taxe est le suivant:

	Fr.
1. Bateaux à rames	10.—
2. Bateaux à voiles d'une surface vélique de 15 m ² au maximum	35.—
– supplément pour chaque m ² de surface vélique entier ou entamé, en plus	8.—
3. Bateaux à moteur	
– jusqu'à 6 kW	41.—
– supplément par kW entier ou entamé, jusqu'à 100 kW, en plus	9.—
– supplément par kW entier ou entamé, dès 101 kW, en plus	11.—
4. Chalands, avec ou sans moteur	
– jusqu'à 10 tonnes de charge utile	173.—
– supplément par tonne entière ou entamée, en plus	2.—
5. Remorqueurs, pousseurs, dragues, machines de travail	173.—
6. Bateaux dont le détenteur est un pêcheur professionnel titulaire du permis de 1 ^e classe qui sont destinés à l'exercice de la profession	105.—
7. Plaques professionnelles	347.—

Retiré au vu de la seconde note du SCAN qui montre que les taxes neuchâteloises sont déjà très élevées en comparaison intercantonale.

Explications complémentaires

Article 2, al. 1^{bis}

Un commissaire propose de ne pas augmenter le prix des taxes pour le secteur agricole, secteur actuellement très touché par l'économie. De plus, la majorité des tracteurs ne sont pas éliminés par la filière cantonale, mais partent pour l'exportation.

Après explications et prises de position, il s'avère qu'en ce qui concerne le prix des taxes pour les tracteurs agricoles, il ne s'agit pas ici d'une augmentation mais plutôt d'une nouvelle manière de calcul qui inclut la taxe d'élimination qu'il suffit d'expliquer.

Vote final

Par 6 voix contre 4 et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi amendé selon ses propositions.

Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

Par 7 voix contre 2 et 2 abstentions, la commission propose au bureau du Grand

Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Neuchâtel, le 12 septembre 2013

Au nom de la commission

"Taxe automobile 2014 et Elimination véhicules":

La présidente,

M. DOCOURT-DUCOMMUN

Le rapporteur,

O. HAUSSENER

Erratums – Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

13.029 – REVISION DE LA TAXE AUTOMOBILE 2014

Erratum 1

Ajout de l'article 1a suivant:

Art. 1a

La loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 août 1849, est modifiée comme suit:

Art. 35a, al. 1

¹Une part du produit de la taxe ... (*suite inchangée*).

Neuchâtel, le 15 août 2013

Erratum 2

Ajout de 3 lignes au tableau de taxation par genre de véhicules de l'annexe 1:

Genre de véhicule	Part fixe	Part variable	Critère
36 Véhicule articulé léger	173.00	Poids total * 0.11	Poids total (kg)
84 Véhicule agricole combiné	124.00	Aucune	Aucun
96 Semi-remorque transports de personnes	138.00	Poids total * 0.01	Poids total (kg)

Neuchâtel, le 16 août 2013

Erratum 3

Art. 5, al. 1^{sexies} (nouveau)

La taxe des véhicules avec un usage spécial "véhicule vétérinaire" est calculée selon le genre de véhicule mais elle est limitée à Fr. 674.- au maximum.

Neuchâtel, le 29 août 2013

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND