



Consultation sur l'Avant-projet de Loi sur la taxe automobile

Madame, Monsieur,

Dans le délai fixé pour la consultation portant sur l'Avant-projet de Loi sur la taxe automobile (« apLTVB ») ainsi que de son règlement d'application (« apRTVB »), nous vous prions de trouver ci-après les commentaires et remarques émis par les Vert-e-s vaudois-es. Nous vous remercions d'avance de leur considération et prise en compte.

I. Contexte général et objectifs de l'apLTVB

Dans l'ensemble, les Vert-e-s vaudois-es accueillent très favorablement la révision de la LTVB et du système de taxe qui y est prévu. En effet, la taxation des véhicules constitue un levier central dans le développement de la mobilité, ceci à trois égards principaux.

D'abord sur le choix du véhicule, qui peut être influencé par ce critère lorsqu'il est suffisamment important. Un système de taxe peut ainsi notamment mener à développer le parc automobile dans un sens plus respectueux de l'environnement lorsqu'il est bien pensé ou, au contraire, renforcer un développement axé sur des véhicules trop polluants ou imposants lorsque les critères utilisés ne sont pas correctement identifiés. Etant précisé qu'un remplacement à tout prix de véhicules existants n'est pas nécessairement favorables à ces mêmes objectifs, compte tenu de l'énergie grise qui peut et doit être prise en compte dans le cycle de vie d'un véhicule.

Ensuite, le système de taxe mis en place influence également le report modal qui peut être développé en faveur de catégories de véhicules ou d'une mobilité plus respectueux de l'environnement. En particulier, la mobilité active peut être favorablement encouragée par les taxes imposées sur d'autres véhicules plus polluants ou exigeant plus de place.

Enfin, cette législation permet plus généralement d'agir sur la mobilité dans son ensemble. Les objectifs en termes de report modal et d'assainissement des véhicules, en vue de favoriser des véhicules plus respectueux de l'environnement, ne doivent pas faire oublier le fait que la mobilité – quelle qu'elle soit – implique des ressources qui peuvent être économisées lorsque le nombre de déplacements se réduit. Ceci d'une façon qui est compatible et favorable tant au développement économique et humain qu'aux actions visant à protéger notre environnement.

Afin que ces trois objectifs soient correctement suivis et appliqués, il est central que le système prévu par l'apLTVB soit suffisamment fort et que le montant de la taxe soit, selon les critères posés, suffisamment dissuasif pour des véhicules qui sont totalement contraires à nos engagements en termes de climat et, plus généralement, à l'intérêt de la très grande majorité de la population.

Par ailleurs, les Vert-e-s vaudois-es relèvent la tension générale qui peut exister en matière de taxe automobile entre un but financier – par le produit de la taxe – et un but s'inscrivant dans la ligne des trois objectifs précités. Si ces derniers sont réalisés et développés, les entrées financières liées à la taxe seraient elles-mêmes réduites. Il est central que l'Etat tienne compte de cette tension et s'assure que le produit de la taxe lui assure des rentrées financières suffisantes non par le nombre de véhicules taxés, mais bien par le type de véhicule. En d'autres termes, si le montant de la taxe est élevé pour les véhicules polluants ou autrement considérés comme étant contraires à l'intérêt général, ceci ne doit pas pour autant mener



l'Etat à souhaiter que le montant de cette taxe augmente ou se maintienne à un niveau stable. Au contraire, l'objectif doit bien être celui d'une réduction des sommes reçues par ce biais.

Ces remarques générales posées, les Vert·e·s vaudois·es détaillent leurs commentaires et remarques ci-après en commençant par certains commentaires généraux, puis article par article.

II. Commentaires généraux

Les Vert·e·s vaudois·es expriment les deux commentaires généraux suivants concernant l'apLTVB :

- Aucune mention n'est faite dans l'apLTVB aux entreprises d'autopartage (*car sharing*), ceci malgré les avantages marqués qu'elles peuvent présenter pour réduire la taille du parc automobile et l'utilisation de véhicules individuels motorisés. La référence qui est faite aux sociétés de location (notamment à l'art. 6 al. 3 let. f apLTVB) ne paraît pas couvrir ces entreprises.
 - ⇒ Les Vert·e·s vaudois·es demandent donc qu'une règle spécifique aux entreprises d'autopartage soit prévue, de façon d'une part à renforcer les systèmes et initiatives d'autopartages et, d'autre part, à influencer les catégories de véhicules utilisés et mis à disposition dans ce contexte.

- Dans l'ensemble, et comme il y sera revenu *infra*, le montant des taxes qui est prévu (par les barèmes) n'est pour l'heure pas suffisamment élevé pour être réellement dissuasif par rapport à des véhicules contraires à l'intérêt public, notamment par rapport à leur taille, leur gabarit, leur poids ou encore leurs émissions de CO₂. Il est pourtant central de s'assurer qu'un réel effet dissuasif existe dans ce contexte – ceci alors que le prix des véhicules les plus polluants ou gênants sera en règle générale proportionnellement d'ores et déjà plus élevé que celui de véhicules plus petits ou émettant moins de CO₂.
 - ⇒ Les Vert·e·s vaudois·es demandent que le montant général des taxes appliquées soit fortement revu à la hausse, de façon à être réellement dissuasif quant à l'achat et l'utilisation de véhicules peu respectueux de l'environnement ou requérant trop d'espace. Plus généralement, il est central de faire preuve d'ambition dans ce cadre, considérant l'urgence d'agir en la matière.

III. Commentaires article par article

a) Article 1 (Champ d'application)

La notion de véhicule automobile apparaît en partie imprécise, notamment par rapport à certains véhicules qui pourraient être intégrés dans cette notion sans pour autant être taxés. Tel est le cas des vélos à assistance électrique limités à 45 km/h (« VAE rapides »), qui sont juridiquement considérés comme des motocycles et disposent notamment d'une immatriculation (telle que requise à l'al. 2). Si de tels véhicules devaient entrer dans le champ d'application de l'apLTVB – ce qui paraît être le cas – il est central de les exonérer entièrement de la taxe (selon l'art. 4 apLTVB) compte tenu de leurs externalités positives.



b) Article 2 (taxation)

Les Vert·e·s vaudois·es retiennent les éléments suivants :

- A l'image de ce qui est prévu pour les cyclomoteurs et les bateaux (al. 2 et 3), la taxe appliquée aux véhicules automobiles doit également être indivisible. Aucune réduction proportionnelle à l'utilisation durant l'année ne doit être concédée dans ce contexte.
- Les Vert·e·s vaudois·es s'opposent à une suspension de la taxe en cas de dépôt temporaire des plaques, dans la mesure où cela peut avoir pour effet d'inciter à l'existence de « voitures ventouse » ou à une cumulation du nombre de véhicules, certains sans plaque. Ce point rejoint les remarques qui seront faites *infra* concernant les plaques interchangeables. A noter que les Vert·e·s vaudois·es peuvent admettre dans ce contexte certaines exceptions pour des catégories particulières de véhicules automobiles, notamment des véhicules de collection (*old timer*) ou ne pouvant autrement pas être utilisés et/ou immatriculés toute l'année.
- L'unique possibilité de réduire proportionnellement la taxe devrait être réservée au cas dans lequel l'utilisateur abandonne son véhicule automobile et ne le remplace pas, de façon à favoriser le report modal en faveur d'autres moyens de transport.

c) Article 4 (exonérations)

i) Alinéa 1

Les Vert·e·s vaudois·es s'opposent à une exonération des véhicules automobiles appartenant à l'Etat ainsi qu'aux communes ou associations de communes vaudoises et aux établissements autonomes de droit public telle que prévue à la let. a. Il est en effet central que ces entités puissent montrer l'exemple et soient dès lors encouragées, pour des motifs économiques, à privilégier des véhicules plus respectueux de l'environnement. Il est relevé dans ce cadre que les véhicules liés aux services de secours ou de défense incendie sont couverts par l'exonération mentionnée à la let. b, à laquelle les Vert·e·s vaudois·es ne s'opposent pas considérant les caractéristiques spécifiques qui y sont liées.

ii) Alinéa 2

Dans l'ensemble, les Vert·e·s vaudois·es privilégient un système de bonus/malus à un système d'exonérations. En conséquence, les exonérations sur demande devraient être limitées au maximum et les véhicules concernés devraient plutôt intégrer un système de bonus/malus, tel qu'il est prévu aux art. 6 et 7 du projet.

En conséquence :

- Les Vert·e·s vaudois·es s'opposent à l'exonération évoquée à la let. a concernant les personnes morales reconnues d'utilité publique, dans la mesure où cela ne trouve aucune justification objective fondée sur le caractère impératif de l'utilisation d'un véhicule pour ces entités.
- Les Vert·e·s vaudois·es accueillent positivement la possibilité d'exonérer les véhicules servant aux transports publics (let. c), tout en relevant deux points centraux :
 - o Un système de bonus/malus tel qu'évoqué *supra* pourrait être privilégié, de façon à assurer une transition verte également pour les véhicules utilisés dans ce cadre ;

- Aucune référence n'est faite aux entreprises de transport public par bateau, qui devraient se voir soumises au même régime que celui appliqué aux transports publics par automobiles.

iii) Alinéa 3

Les Vert·e·s vaudois·es relèvent que les véhicules à motorisation électriques doivent, dans l'ensemble, bien être considérés comme meilleurs d'un point de vue environnemental par rapport aux véhicules à motorisation thermique. Toutefois, trois réserves importantes doivent être posées à ce constat :

- D'autres inconvénients demeurent avec ces véhicules, notamment en termes d'utilisation d'énergie électrique, de taille, d'emprise au sol et de sécurité pour les autres usagers et usagères des voies de transport.
- L'énergie grise liée aux véhicules électriques demeure importante, de sorte qu'il est important d'éviter un effet « appel d'air » menant à un développement important de cette forme de mobilité au détriment de la mobilité active ou des transports publics.
- Dans l'ensemble, les mesures prises en faveur du renforcement des véhicules électriques doivent éviter un effet rebond dans le renouvellement complet du parc automobile, qui irait notamment à l'encontre d'un véritable report modal.

Ces éléments posés, les Vert·e·s vaudois·es accueillent favorablement le fait que les véhicules électriques ne soient plus exonérés indéfiniment – tel que cela est actuellement prévu dans la LTVB – mais que la durée d'exonération soit limitée à deux ans. Toutefois, les Vert·e·s vaudois·es demandent d'aller plus loin et qu'une exonération complète soit évitée également pour ces véhicules, considérant les points suivants :

- ils sont d'ores et déjà exonérés de la taxe CO₂ ;
- ils bénéficient du bonus CO₂ prévu à l'art. 7 apLTVB ;
- les véhicules électriques d'un poids important doivent continuer à être taxés de façon à en réduire l'attractivité, ceci quand bien même lorsqu'ils sont à propulsion électrique.

En conséquence, les Vert·e·s vaudois·es proposent de supprimer l'art. 4 al. 3 apLTVB et de concentrer les efforts liés à un renouvellement partiel du parc automobile sur le système de bonus/malus.

d) Article 5 (Plaques interchangeable)

Les Vert·e·s vaudois·es craignent que la règle telle qu'elle est rédigée actuellement n'incite au développement de « véhicules ventouses » et favorise un cumul de véhicules au sein d'un même ménage. En conséquence, en lieu et place d'une taxation unique de l'un des véhicules concernés, les Vert·e·s vaudois·es souhaitent que tous les véhicules soient taxés.

Un barème dégressif pourrait toutefois être prévu pour les véhicules qui seraient moins utilisés avec les plaques, notamment pour tenir compte des cas dans lesquels le véhicule peu utilisé (p.ex. un véhicule lourd utilisé par un agriculteur) serait moins favorable à l'environnement que l'autre véhicule concerné (p.ex. un véhicule plus léger utilisé pour les déplacements journaliers).



e) *Article 6 (Calcul)*

Cet article constitue l'un des points centraux de la loi, dans la mesure où le calcul de la taxe en représente le levier principal.

i) *Alinéa 1*

Les Vert·e·s vaudois·es comprennent que les critères menant à déterminer la taxe doivent être suffisamment objectifs pour ne pas donner lieu à interprétation, ni être complexes à comprendre pour la personne soumise à la taxe. Cela étant, les Vert·e·s vaudois·es considèrent également que les critères tels que pris en compte dans l'apLTVB (poids en kg et puissance en kW, respectivement la cylindrée) ne suffisent pas pour s'assurer que la taxe tienne compte des effets négatifs induits par les véhicules. En particulier, devraient également être prises en compte la hauteur d'essieu ainsi que la largeur du véhicule. Le bruit émis à l'accélération pourrait également être un critère intéressant – étant toutefois noté que les Vert·e·s vaudois·es sont conscient·e·s de la difficulté relative liée à ce dernier critère.

Il est également relevé dans ce cadre que la puissance en kilowatt (kW) doit également être prise en compte pour les véhicules automobiles excédant 3500 kg (al. 1 let. b).

ii) *Barème*

A l'image de ce qui a été dit pour l'art. 6 en général, le barème qui est prévu en application des 2 al. 6, 6 et 8 apLTVB est essentiel pour que le fonctionnement de la loi soit assuré. Les remarques suivantes peuvent être faites dans ce cadre :

- Dans l'ensemble, les montants prévus doivent être retravaillés pour que l'effet de la taxe automobile soit suffisamment dissuasif à l'encontre de véhicules fortement polluants. Dans ce but également, le régime appliqué ne devrait pas être basé sur un barème et des montants linéaires, mais exponentiels. En d'autres termes, plus un véhicule est lourd et/ou puissant, plus le montant de la taxe doit être exponentiellement important – de façon à ce que l'effet dissuasif soit très marqué pour les véhicules les plus lourds et puissants.
- S'agissant spécifiquement du critère du poids, il doit être plus fortement considéré par les montants couverts, dans la mesure où le système de bonus/malus prévu à l'art. 7 permet ensuite de tenir compte d'éventuels avantages en termes de pollution.
- Plus spécifiquement sur les critères appliqués aux barèmes :
 - o le premier palier appliqué à la taxe au poids du ch. 1a doit être un maximum de 2'000 kg (à l'image de la situation actuelle) et non relevé à 2'500 kg. Les Vert·e·s vaudois·es vont cependant plus loin et demandent que le premier palier soit réduit à 1'500 kg, de façon à dissuader l'achat et l'utilisation de véhicules lourds.
 - o Pour ce qui est du barème appliqué à la puissance (ch. 1b), un minimum de CHF 4.- par kW supplémentaire devrait être appliqué.
 - o En outre, le palier relatif à la puissance doit être fixé à 90 kW et non 100 kW.
 - o Une exonération devrait être prévue au ch. 5b s'agissant des cyclomoteurs électriques.



iii) Alinéa 3

Reprenant ce qui a été dit *supra*, l'art. 6 al. 3 let. f apLTVB devrait également inclure les sociétés et coopératives d'autopartage.

f) Article 7 (*rabais et majoration*)

Dans la mesure de l'évolution future prévisible du parc automobile, l'importance d'un critère fondé sur les émissions de grammes CO₂ à l'échappement va se réduire dans les années à venir. Les Vert·e·s vaudois·es demandent que d'autres critères soient également pris en compte et introduits dans la loi, au stade des rabais et majoration, de façon à ce que le système mis en place puisse s'inscrire dans la durée. En font part, comme indiqué pour l'art. 6 *supra*, le gabarit et le bruit à l'accélération.

En outre, afin de tenir compte de la transition future du parc automobile, il conviendrait de prévoir une application des rabais et majorations liées aux émissions de grammes de CO₂ liées au mix énergétique (électrique) utilisé par les véhicules électriques. Afin de faciliter l'application de ce critère, un tarif fixe pour le canton pourrait être fixé.

Plus généralement, compte tenu des externalités négatives très marquées liées aux véhicules thermiques, tous les rabais évoqués en leur faveur doivent être supprimés – seuls les véhicules à motorisation entièrement électrique ou sous une autre forme n'émettant pas de CO₂ à l'échappement devant en bénéficier. Ceci à l'image de ce que prévoit le projet de loi concernant les bateaux (art. 9 apLTVB).

En outre, les Vert·e·s vaudois·es s'étonnent que la norme utilisée dans le cycle de consommation (par rapport aux émissions de CO₂) des véhicules demeure ici le NEDC (*New European Driving Cycle*), alors que cette norme sera modifiée dans le proche futur pour le WLTP (*Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedures*). C'est donc celui-ci qui devrait prévaloir dans l'apLTVB.

S'agissant spécifiquement des rabais accordés à l'art. 7 apRTVB, les Vert·e·s vaudois·es considèrent qu'ils sont trop généreux. Notamment le premier seuil fixé dans l'apRTVB à 95 grammes de CO₂ par kilomètres doit être abaissé à 50 gr.

Toujours dans le but d'assurer un effet réel de la taxe prévue par l'apLTVB, la formulation potestative de l'art. 7 al. 2 apLTVB doit être modifiée en formulation impérative, en ce sens que le Conseil d'Etat *doit* majorer la taxe des véhicules automobiles d'un poids total jusqu'à 3500 kg en fonction des émissions de grammes de CO₂ par kilomètre. En outre, les pourcentages donnés à l'art. 7 al. 2 apRTVB doivent être majorés afin d'assurer un réel effet dissuasif lié à la taxe. Les pourcentages adaptés seraient de 15% (let. a), 25% (let. b) et 50% (let. c).

Les Vert·e·s vaudois·es considèrent également que l'exception prévue à l'art. 7 al. 5 apLTVB doit être supprimée. En effet, aucun motif ne justifie d'octroyer un rabais à des entreprises qui détiendraient un grand parc de véhicules – au contraire même, c'est justement sur ce type d'entités qu'il convient d'agir, considérant l'importance des conséquences de leurs actions en matière de mobilité. Sans rabais, ces entreprises seront incitées à développer des plans de modalités et à réduire leur parc automobile dans la mesure nécessaire.



g) Articles 8 et 9 (bateaux)

Dans l'ensemble, les Vert·e·s vaudois·es constatent qu'il y a trop de bateaux à moteur sur le Lac Léman et le phénomène commence aussi sur le Lac de Neuchâtel et les lacs autres voisins, ce qui engendre des nuisances et des dommages à l'environnement, ainsi qu'à la tranquillité générale nécessaire aux abords du lac. En outre, le bruit d'un bateau s'étend aussi dans l'eau, par le bruit du moteur et la forme des plaques de l'hélice. S'y ajoute le problème lié à la naturalisation des rives, qui est mise en danger par le nombre de ports et de débarcadères. En conséquence, il y a lieu d'assurer là également un effet dissuasif lié aux taxes appliquées aux bateaux plus polluants, puissants et/ou bruyants.

Pour ce motif, les Vert·e·s vaudois·es considèrent qu'il convient d'augmenter les barèmes actuellement prévus, afin qu'ils soient réellement dissuasifs. En outre, à l'image de ce qui a été dit pour les véhicules automobiles sous l'angle de l'art. 6 apLTVB, il convient d'ajouter d'autres critères à prendre en compte pour le calcul de la taxe. En font partie la taille ainsi que le bruit émis – ce dernier point étant particulièrement important en raison des nuisances causées à la faune ainsi qu'aux personnes se trouvant sur les rives. Il est relevé sur ce point que la France dispose d'une taxe fixée spécifiquement sur le bruit sonore émis dans l'eau.

* * *

En vous remerciant de la prise en considération des remarques et commentaires qui précèdent, nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour le Bureau des Vert·e·s vaudois·es

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'David Raedler', with a long horizontal flourish extending to the right.

David Raedler, vice-président