

13 février 2022

Votation populaire cantonale

**Message du Grand Conseil
du canton de Berne**



**Modification de la loi
sur l'imposition des véhicules
routiers**

Objet de la votation

Acceptez-vous la modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers ?

Les électrices et les électeurs du canton de Berne se prononceront sur cette question le 13 février 2022.

La modification de la loi aura pour effet de rendre plus écologique l'impôt sur les véhicules à moteur. Dorénavant, l'impôt sur les voitures de tourisme et les voitures de livraison ne sera plus calculé uniquement en fonction du poids du véhicule, mais aussi en fonction de ses émissions de CO₂. L'imposition des motocycles sera quant à elle calculée en fonction du poids et de la puissance du moteur.

En parallèle, le Conseil-exécutif et la majorité du Grand Conseil souhaitent augmenter le produit de l'impôt sur les véhicules à moteur de 40 millions de francs. Ces recettes additionnelles seront entièrement compensées par une baisse des impôts cantonaux pour les personnes physiques, qui seront réduits du même montant.

Le Grand Conseil a approuvé la modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers par 101 voix contre 43 et une abstention.

► Le Grand Conseil recommande aux électrices et électeurs du canton de Berne d'approuver la modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers.

Modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers

L'essentiel en bref

En modifiant la loi sur l'imposition des véhicules routiers, le Conseil-exécutif et la majorité du Grand Conseil souhaitent rendre plus écologique l'impôt sur les véhicules à moteur et créer des incitations pour l'acquisition de modèles de véhicules plus respectueux de l'environnement.

Aujourd'hui, les véhicules sont taxés uniquement en fonction de leur poids. Le barème fiscal actuel décroît par paliers à mesure que le poids du véhicule augmente. Ce barème favorise les voitures de tourisme et les voitures de livraison plus lourdes, et en règle générale plus nuisibles pour le climat. Il est donc prévu d'abolir ce système.

La modification de la loi prévoit que les voitures de tourisme et les voitures de livraison soient imposées à la fois en fonction de leur poids et de leurs émissions de CO₂; pour les motocycles, l'impôt sera calculé selon le poids et la puissance du moteur en kilowatts (kW). Pour les émissions de CO₂, il est prévu d'introduire une imposition progressive par paliers. Ainsi, cette part de l'impôt sera faible ou nulle pour un véhicule dont les émissions de CO₂ sont faibles ou nulles. Les personnes qui utilisent des véhicules légers ou peu polluants bénéficieront d'un avantage fiscal. A l'inverse, les véhicules lourds et plus polluants seront davantage imposés.

Pour les voitures de livraison, le calcul de l'impôt est prévu selon un barème réduit. Pour les camions et les véhicules à moteur

agricoles, l'imposition actuelle sera maintenue. Le Grand Conseil entend de cette manière ménager l'artisanat et l'industrie ainsi que l'agriculture.

Outre la modification du modèle d'imposition, le Grand Conseil et le Conseil-exécutif veulent augmenter de 40 millions de francs les recettes annuelles de l'imposition des véhicules. Ainsi, l'impôt se situerait légèrement au-dessus de la moyenne des cantons. En contrepartie, les impôts cantonaux pour les personnes physiques diminueraient du même montant. Cette compensation fiscale est inscrite dans la loi sous une forme contraignante: les recettes totales issues de l'impôt sur les véhicules à moteur peuvent être augmentées uniquement si les impôts dus par les personnes physiques sont réduits.

La majorité du Grand Conseil est favorable à l'écologisation de l'impôt sur les véhicules à moteur. Par cette révision, elle veut motiver la population à opter davantage pour des modèles de véhicules respectueux du climat et rendre possible une baisse d'impôts pour les personnes physiques. Une minorité du Grand Conseil rejette le projet, estimant que le modèle actuel d'imposition des véhicules routiers en fonction du poids total a fait ses preuves et ne doit pas être modifié.

Le Grand Conseil a approuvé la modification le 16 juin 2021. Deux comités ont saisi le référendum contre cette décision. Le référendum a abouti avec un total de 14807 signatures valables, raison pour laquelle une votation est organisée.

Détails du projet

Contexte

Lors de la votation du 23 septembre 2012, le projet populaire concernant l'allègement de l'imposition des véhicules routiers dans le canton de Berne a été accepté et le montant de l'impôt sur les véhicules routiers a été réduit d'un tiers. Cet impôt est aujourd'hui nettement inférieur à la moyenne des cantons (voir graphique page 5).

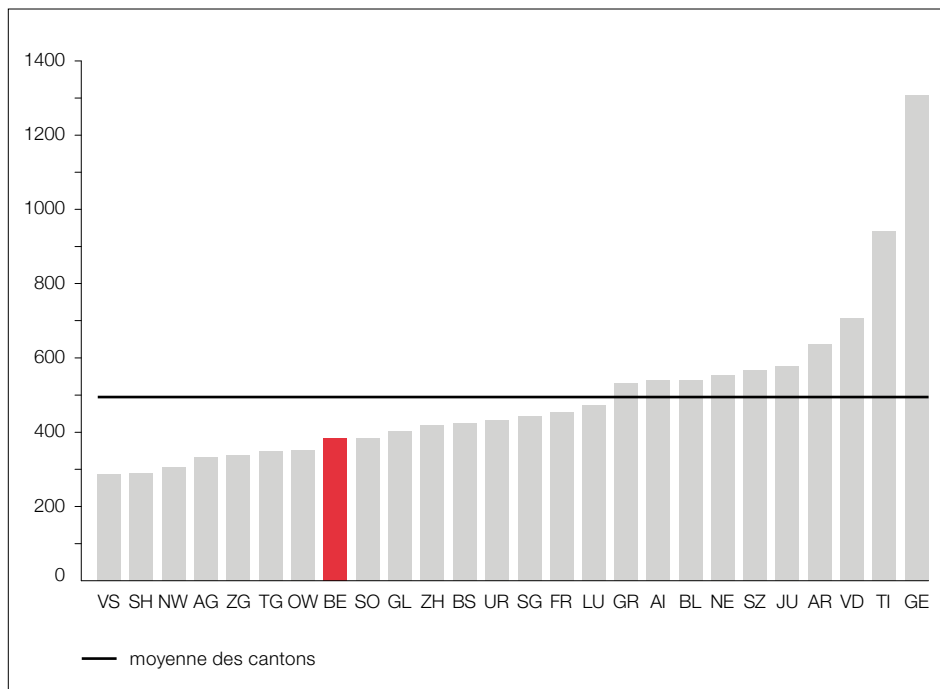
Depuis la votation de septembre 2012, la situation a considérablement évolué. On constate d'une part une augmentation de l'offre de véhicules économes et à faible émission de polluants, et en particulier de l'offre de véhicules à propulsion électrique ou hybride. D'autre part, les véhicules mis en circulation en Suisse depuis sont en moyenne plus lourds, notamment en raison des équipements de sécurité et de confort (zones déformables, airbags, systèmes d'assistance à la conduite, climatisation, etc.). Un poids plus élevé implique en règle générale une consommation d'énergie plus importante, ce qui augmente les émissions de polluants et de gaz à effet de serre lorsqu'il s'agit d'un véhicule à combustion.

Par ailleurs, la population est devenue ces dernières années de plus en plus sensible aux questions écologiques, notamment en lien avec le changement climatique, qui est également visible et perceptible en Suisse. Le changement climatique renforce la fréquence et la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes comme les canicules ou les épisodes de fortes précipitations.

Rendre l'impôt sur les véhicules à moteur plus écologique

La motion 171-2018 « Révision de l'impôt sur les véhicules routiers », adoptée par le Grand Conseil en mars 2019, demandait notamment une révision de l'imposition des véhicules à moteur dans une perspective écologique, de manière à taxer davantage les véhicules lourds et les véhicules polluants, ainsi qu'une augmentation de l'impôt sur les véhicules routiers au moins au niveau de la moyenne suisse. La présente modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers concrétise la réforme écologique exigée en imposant plus fortement les voitures de tourisme et de livraison lourdes et polluantes. En parallèle, comme le demande également la motion, la révision prévoit une augmentation des recettes annuelles de 40 millions de francs par rapport au montant actuel. Ces recettes additionnelles doivent être intégralement compensées par une réduction des impôts pour les personnes physiques.

Imposition des véhicules routiers en 2021 (montant annuel moyen de l'impôt pour les 30 modèles de voitures de tourisme les plus vendues¹, en francs)



Source : asa, Association des services des automobiles.

1 Les montants indiqués correspondent, sur un total de dix catégories de voitures de tourisme, aux trois modèles par catégorie les plus vendus en Suisse en 2020, selon les données fournies par les cantons. En règle générale, les baisses d'impôts pour les véhicules particulièrement écologiques et les suppléments pour les véhicules peu respectueux de l'environnement sont pris en compte.

La nouvelle base de calcul : une combinaison du poids et des émissions de CO₂

La version révisée de la loi sur l'imposition des véhicules routiers a pour but de créer des incitations pour le passage à des véhicules plus respectueux de l'environnement. Jusqu'à présent, les véhicules sont imposés uniquement en fonction de leur poids. Le barème dégressif en vigueur (le montant de l'impôt par kilogramme décroît par paliers à mesure que le poids du véhicule augmente) favorise aujourd'hui les voitures de tourisme et les voitures de livraison plus lourdes et dès lors généralement plus nocives pour le climat.

En vertu de la loi révisée, l'impôt sur les voitures de tourisme, les voitures de livraison, les minibus et les voitures automobiles légères sera calculé sur la base de deux critères : le poids total et les émissions de CO₂ du véhicule.

- L'imposition selon le poids total est maintenue, car elle a une influence majeure sur la consommation et par conséquent sur l'efficacité énergétique d'un véhicule. Par ailleurs, les véhicules lourds usent davantage l'infrastructure routière. Le calcul de l'impôt sur le poids total sera désormais linéaire et non plus dégressif.
- La part de l'impôt calculée en fonction des émissions de CO₂ sera quant à elle relativement faible ou nulle pour les véhicules dont les émissions de CO₂ sont faibles ou nulles (p.ex. pour les véhi-

cules électriques, à hydrogène ou hybrides), mais plus importante pour les véhicules aux émissions élevées².

Il n'existe en l'état actuel pas de données fiables pour la prise en compte des émissions de CO₂ des motocycles et des motocycles légers. La prise en compte de la puissance du moteur en complément du poids pour le calcul de l'impôt permet malgré cela de tenir compte de l'aspect écologique.

Prise en compte des besoins de l'artisanat, de l'industrie et de l'agriculture

La nouvelle réglementation s'applique aux véhicules dont le poids total n'excède pas 3,5 tonnes. Elle n'entraîne aucun changement pour les camions, les tracteurs à sellette, les remorques et les véhicules automobiles agricoles, qui continueront d'être imposés selon les principes actuels. Les poids lourds sont par ailleurs soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), perçue au niveau fédéral. En raison de leur utilisation commerciale, les voitures de livraison sont également soumises à un régime spécifique. Elles seront également imposées en fonction de leur poids et de leurs émissions de CO₂, mais il est prévu d'appliquer des barèmes inférieurs.

2 Les données sur les émissions de CO₂ sont issues des documents d'immatriculation fédéraux ou internationaux de référence applicables. En l'absence de ces informations (notamment dans le cas des véhicules vétérans), les émissions sont calculées sur la base de l'ordonnance fédérale sur le CO₂.

Les cycles, les cyclomoteurs et les véhicules assimilés ainsi que les monoaxes agricoles et les remorques agricoles resteront exonérés de cet impôt, de même que les véhicules à moteur dont une personne est titulaire en raison d'une déficience motrice.

En outre, les dameuses seront également exemptées de l'impôt sur les véhicules à moteur en vertu de la nouvelle loi.

Augmentation des impôts sur les véhicules à moteur, baisse des impôts pour les personnes physiques

La modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers prévoit une augmentation des recettes de cet impôt de 40 millions de francs par année par rapport au montant actuel. En ce qui concerne l'ensemble des véhicules circulant dans le canton de Berne, l'impôt sur les véhicules à moteur devrait à l'avenir avoisiner la moyenne des cantons. Pour les véhicules les plus vendus actuellement, l'impôt sur les véhicules à moteur pourrait se situer légèrement au-dessus de la moyenne des cantons, probablement à près de 10 pour cent de plus au maximum³.

Toutefois, la révision ne génèrera pas d'augmentation nette des recettes du canton de Berne : il est prévu de compenser entièrement les recettes additionnelles

par une baisse ciblée de la quotité de l'impôt pour les personnes physiques. Le Conseil-exécutif et la majorité du Grand Conseil prévoient explicitement de réduire de 40 millions de francs les impôts cantonaux pour les personnes physiques et de renforcer ainsi la place du canton de Berne en tant que lieu de vie et de travail attrayant en comparaison inter-cantonale.

La réglementation détaillée des baisses d'impôts pour les personnes physiques ne font pas directement partie du projet soumis à la votation. Ces mesures d'application seront adoptées par le Grand Conseil dans un arrêté séparé. Toutefois, il existe un lien formel dans la loi entre l'augmentation de l'impôt sur les véhicules à moteur et la baisse des impôts pour les personnes physiques. Cela signifie que les recettes issues de l'impôt sur les véhicules à moteur ne peuvent pas être augmentées sans baisse de la quotité cantonale fixant les impôts des personnes physiques. En l'absence d'une telle baisse, l'imposition des véhicules routiers selon des critères écologiques pourrait certes être introduite, mais devrait être mise en œuvre sans générer de recettes supplémentaires pour le canton.

Les impôts sur les véhicules à moteur bénéficient au trafic routier et à l'environnement

Les recettes de l'impôt sur les véhicules à moteur continueront d'être affectées intégralement et exclusivement à des mesures dans le domaine de la circulation routière ou dans des domaines qui y sont liés

3 Comparaison fiscale basée sur les trois modèles les plus vendus par catégorie en 2020 dans toute la Suisse, pour un total de dix catégories de voitures de tourisme (impôts 2021) ; valeurs de comparaison du canton de Berne basées sur des hypothèses tarifaires et les valeurs indicatives pour la mise en œuvre (base : flotte de véhicules dans le canton de Berne au 27.10.2021).

directement. Ainsi, elles sont notamment utilisées pour l'entretien des routes, la sécurité routière et la promotion d'un trafic respectueux de l'environnement.

Le débat au Grand Conseil

En adoptant la motion 171-2018 « Révision de l'impôt sur les véhicules routiers », la majorité du Grand Conseil avait déjà fait part de sa volonté de soutenir une imposition des véhicules à moteur fondée sur des critères écologiques. Elle a également indiqué vouloir réduire les impôts pour les personnes physiques grâce aux recettes supplémentaires afin de renforcer la compétitivité du canton et son attractivité en tant que place économique. Elle a par la suite confirmé cette volonté en approuvant la modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers. La majorité du Grand Conseil est d'avis que

l'imposition des véhicules en fonction de leur poids et de leurs émissions de CO₂ déploiera les effets incitatifs recherchés sur le plan environnemental. Elle considère par ailleurs que la loi modernisée répond aux exigences d'aujourd'hui et tient compte de l'évolution technologique.

Une minorité du Grand Conseil estime quant à elle que la loi actuelle continue de faire ses preuves. La minorité fait également valoir que l'augmentation de l'impôt touche en particulier la population dans les régions périphériques. Elle estime en outre qu'il n'est pas justifié d'augmenter l'impôt neuf ans seulement après la dernière votation populaire.

Fixation des tarifs

Les tarifs applicables aux voitures de tourisme, aux voitures de livraison, aux minibus et aux voitures automobiles légères sont fixés par le Conseil-exécutif par voie d'ordonnance. La marge de manœuvre dont dispose le Conseil-exécutif est clairement déterminée par la loi. Pour tous les autres véhicules (camions, véhicules automobiles agricoles et motocycles, etc.), les tarifs sont fixés directement dans la loi.

Le parc automobile dans le canton de Berne évoluera au fil des années. Par exemple, si le nombre de véhicules parti-

culièrement nocifs pour l'environnement diminue, cela peut entraîner une baisse des recettes issues de l'impôt sur les véhicules à moteur à moyen ou long terme. La loi tient compte de cet effet : elle autorise sous certaines conditions le Conseil-exécutif à adapter les tarifs applicables aux voitures de tourisme, aux voitures de livraison, aux minibus et aux voitures automobiles légères dans les limites de la fourchette définie par la loi. Cette disposition permet d'assurer les recettes issues de l'impôt sur les véhicules à moteur, afin de garantir durablement l'entretien de l'infrastructure routière, et ce dans le respect du principe de causalité.

Arguments du Grand Conseil pour le projet

Arguments du Grand Conseil contre le projet

Le Grand Conseil a approuvé la modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers par **101 voix contre 43** et **une abstention**.

- L'attractivité de la mobilité écologique est renforcée. Les personnes achetant un véhicule reçoivent une incitation à choisir un véhicule aussi respectueux que possible de l'environnement et du climat.
- Le nouveau modèle d'imposition des véhicules à moteur contribue à réduire le recours aux carburants fossiles ainsi que les émissions de CO₂ et contribue ainsi aux objectifs climatiques fédéraux et cantonaux.
- La loi augmente le coût des véhicules lourds et de ceux qui émettent beaucoup de CO₂. Actuellement, les véhicules plus petits et plus légers sont imposés davantage que la moyenne.
- Les recettes additionnelles permettront de réduire du même montant les impôts pour les personnes physiques, ce qui profite à la population.
- La solution proposée est équilibrée et tient compte des besoins de l'artisanat et de l'industrie : rien ne change pour les véhicules agricoles et les camions. Par ailleurs, les dameuses ne seront plus soumises à l'impôt.

pour

101 voix

- Les personnes qui vivent dans des régions rurales non desservies par les transports publics sont tributaires de véhicules tout terrain à quatre roues motrices. Il est dès lors injuste de les punir en les imposant davantage.
- Il n'est pas justifié d'augmenter l'impôt sur les véhicules à moteur neuf ans seulement après la dernière votation populaire.
- L'introduction d'un impôt sur le CO₂ désavantage les propriétaires de véhicules à quatre roues motrices et de véhicules d'occasion. La révision ferait également augmenter le prix de nombreux motocycles.
- Le système actuel d'imposition des véhicules à moteur en fonction de leur poids total est à la fois honnête et juste ; il serait malvenu d'établir un lien avec le débat sur le climat.

contre

43 voix

Prise de position du comité référendaire UDC et Jeunes UDC «NON à l'augmentation de l'impôt sur les véhicules routiers!»

En 2011, puis en 2012 lors de la répétition de la votation, le peuple bernois s'est opposé à une hausse de l'impôt sur les véhicules dans le canton de Berne. Or, le parlement cantonal a approuvé une révision de la loi entraînant une hausse de l'impôt sur les véhicules à moteur – un affront envers l'électorat et une lourde atteinte à la volonté du peuple!

Il est prévu de taxer voitures et véhicules de livraison selon leur poids et leurs émissions de CO₂ et les motos selon leur poids et leur puissance. Un tel système n'existe nulle part en Suisse. Au Grand Conseil, on évoque les nantis qui roulent en carrosse. Or, la réalité est autre. La révision touche presque tout le monde: les familles tributaires d'un certain gabarit de véhicule et qui n'ont pas les moyens de s'en acheter un autre, les personnes ayant besoin de tracteur une remorque ou vivant dans des régions où on ne peut se passer d'un 4x4, les professionnels devant transporter outils et machines, etc. Cela pourrait coûter plus de 1000 francs aux entreprises ayant plusieurs véhicules.

Rouler en voiture, en moto ou en véhicule de livraison reviendrait alors à déboursier jusqu'à plus de 100 francs supplémentaires. Tout ça pour que les contribuables aux salaires confortables récupèrent plus de 200 francs et les moins bien payés la bagatelle de 10 francs par année?

Le comité référendaire auquel appartiennent les membres UDC de la Commission de la sécurité invite à voter NON à ce projet de redistribution injuste.

Prise de position du comité référendaire de la Fédération des contribuables: la hausse concerne tout le monde

La hausse de l'impôt sur les véhicules touche aussi la classe moyenne, les PME ainsi que l'artisanat et l'industrie. Avec ce projet, on table sur des recettes supplémentaires de 40 millions de francs pour la caisse cantonale. En fonction du type de véhicule, les coûts supplémentaires atteindront jusqu'à plusieurs centaines de francs par an pour les détenteurs et détentrices de véhicules. Le remboursement prévu par le gouvernement et le parlement au moyen d'une baisse de l'impôt sur le revenu ne pourra jamais compenser cela pour toutes et tous. Au final, nombre de Bernoises et Bernois en seront de leur poche.

Le projet génère des inégalités, car en substance, il pénalise directement la population rurale, laquelle, en raison du manque d'offres de transports publics, ne peut en aucun cas se passer d'un véhicule et a parfois besoin d'une voiture à quatre roues motrices ou dotée d'un moteur puissant, en fonction des lieux de vie et de travail.

La hausse de l'impôt prévue pourrait renchérir les produits et les services des PME locales. Celles-ci devront répercuter les coûts supplémentaires sur leurs prix. Par conséquent, tout le monde finira par payer davantage.

Par ailleurs, même avec les barèmes actuels, les recettes de l'impôt sur les véhicules sont en hausse, car la population – et donc le nombre d'automobilistes – augmente depuis des années. Pour toutes ces raisons, la Fédération des contribuables vous recommande de voter NON.

Annexe : exemples sur les modifications de l'impôt pour les personnes physiques

Le tableau suivant montre de quelle manière la baisse prévue de la quotité d'impôt cantonale pour les personnes physiques pourrait se répercuter sur l'impôt sur le revenu et sur l'impôt sur la fortune.

Les exemples d'imposition présentés reposent sur des calculs basés sur des hypothèses provisoires (état au 25.08.2021). La réduction et la hauteur définitive de la quotité cantonale pour les personnes physiques feront l'objet d'une décision

distincte du Grand Conseil. Selon la volonté du Conseil-exécutif et de la majorité du Grand Conseil, la quotité d'impôt cantonale doit être définie de façon à ce qu'un allègement total de 40 millions de francs pour les contribuables soit atteint.

Les exemples d'imposition proposés ici s'appuient sur le salaire suisse moyen (salaire médian).

Impôts pour les personnes physiques

(année fiscale 2021, impôt cantonal uniquement, exemple de calcul basé sur des hypothèses provisoires quant à la quotité d'impôt)

	Personne seule	Couple marié
Etat civil	célibataire	marié
Revenu imposable	CHF 50 000	CHF 100 000
Fortune imposable	CHF 100 000	CHF 200 000
Impôt cantonal jusqu'à présent (quotité d'impôt à 3,025)	CHF 6071	CHF 12 003
Nouvel impôt cantonal ^a (quotité d'impôt à 3,00)	CHF 6021	CHF 11 904
Différence	CHF -50	CHF -99

Source : calcul des impôts en ligne, Direction des finances.

- a Les nouveaux montants d'impôt à prévoir ont été calculés avec l'hypothèse d'une quotité cantonale à 3,00. Cette quotité d'impôt correspond à la diminution de recettes envisagées de 40 millions de francs (état au 25.08.2021). La quotité d'impôt définitive peut diverger de ces valeurs.

Annexe : exemples sur les modifications de l'impôt sur les véhicules à moteur

L'aperçu suivant montre de quelle manière l'impôt sur les véhicules à moteur pourrait être modifié si le projet est adopté. La présente sélection constitue un échantillon de différentes catégories de véhicules. Pour les quatre catégories de voitures de tourisme,

les deux modèles les plus vendus en Suisse en 2020 sont présentés à titre d'exemple. Pour les voitures de livraison et les motos, il s'agit des deux modèles aux homologations les plus répandues dans le canton de Berne en 2020. Ces exemples servent

Impôt sur les véhicules à moteur pour des modèles de catégories choisies (exemple de calcul basé sur des hypothèses tarifaires provisoires)



	Petite voiture de tourisme		Voiture de classe moyenne	
	Modèle 1	Modèle 2	Modèle 1	Modèle 2
Carburant / propulsion	Essence	Essence/ électrique	Diesel (4x4)	électrique (4x4)
Cylindrée en cm ³	999	1497	1968	–
Puissance en kW	59	54	135	361
Poids total en kg	1620	1565	2102	2305
Emissions de CO ₂ en g/km ^a	142	114	166	0
Catégorie d'efficacité 2020	A	A	B	A
Taxe normale actuelle par année en CHF	367,95	356,60	464,50	250,25
Taxe actuelle avec bonification temporaire en CHF ^b	220,75	213,95	371,60	100,10
Imposition en fonction du poids en CHF ^c	210,60	203,45	273,26	299,65
Surtaxe sur le CO ₂ en CHF ^d	208,74	167,58	244,02	0
Surtaxe sur les kW en CHF ^e	–	–	–	–
Nouvelle taxe par année en CHF	419,34	371,05	517,30	299,65
Différence par rapport à la taxe normale actuelle en CHF	+51,39	+14,45	+52,80	+49,40

Source : Office de la circulation routière et de la navigation, OCRN.

- a Les valeurs de CO₂ indiquées reposent sur la nouvelle procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (WLTP).
- b Les bonifications sont octroyées aux véhicules des catégories d'efficacité A et B ainsi qu'aux véhicules entièrement électriques selon le droit actuel uniquement. Ces bonifications sont limitées dans le temps et valables pour l'année de mise en circulation et les trois années qui suivent. Ensuite, la taxe normale est due. Selon le nouveau droit, la taxation est davantage calculée selon des critères écologiques. Les bonifications à durée déterminée disparaissent.

Le calcul des nouveaux impôts à prévoir se base sur les hypothèses tarifaires ci-contre. Les tarifs définitifs pour les voitures de tourisme et de livraison peuvent diverger. Le Conseil-exécutif les arrête par voie d'ordonnance. Les tarifs pour les motocycles sont fixés définitivement dans la loi.

de repères approximatifs; les montants des impôts peuvent varier considérablement d'un modèle de véhicule à l'autre. Les calculs de l'impôt présentés se basent sur des hypothèses et des valeurs indicatives (état au 27.10.2021). Les tarifs définitifs pour les voitures de tourisme et de livraison seront arrêtés par le Conseil-exécutif dans une ordonnance. Selon la volonté du Conseil-

exécutif et de la majorité du Grand Conseil, les tarifs doivent être fixés de façon à ce que le produit supplémentaire prévu atteigne environ 40 millions de francs. En vertu de la loi, une hausse de la taxe sur la circulation routière à hauteur de ces 40 millions n'est toutefois possible qu'à condition de diminuer du même montant les impôts pour les personnes physiques.



Voiture de sport		Tout-terrain / SUV	
Modèle 1	Modèle 2	Modèle 1	Modèle 2
Essence (4x4)	Essence	Essence (4x4)	Essence (4x4)
3745	3902	1984	2480
478	530	169	294
2020	1785	2280	2250
284	282	227	240
G	G	G	G
449,95	402,00	483,70	490,80
-	-	-	-
262,60	232,05	296,40	292,50
497,00	493,50	397,25	420,00
-	-	-	-
759,60	725,55	693,65	712,50
+309,65	+323,55	+209,95	+221,70

Voiture de livraison ^f		Motocycles ^f	
Modèle 1	Modèle 2	Modèle 1	Modèle 2
Diesel (4x4)	Diesel (4x4)	Essence	Essence
1968	1968	124	649
90	110	7,9	50,2
2321	3200	305	388
183	228	-	-
-	-	-	-
503,40	654,45	73,20	93,10
-	-	-	-
208,89	288,00	61,00	77,60
269,01	399,00	-	-
-	-	7,90	50,20
477,90	687,00	68,90	127,80
-25,50	+32,55	-4,30	+34,70

c Tarifs en fonction du poids total (non définitifs)

par kg pour les voitures de tourisme (linéaire) CHF 0,13 (fourchette légale : CHF 0,09–0,16)
 par kg pour les voitures de livraison (linéaire) CHF 0,09 (fourchette légale : CHF 0,09–0,16)
 par kg pour les motocycles (linéaire) CHF 0,20 (tarif fixé dans la loi)

d Tarifs en fonction des émissions de CO₂ (non définitifs)

jusqu'à 100,0 g/km CHF 1,25 (fourchette légale : CHF 0,50–1,50)
 plus de 100,0 et jusqu'à 200,0 g/km CHF 1,47 (fourchette légale : CHF 1,00–1,70)
 plus de 200,0 g/km CHF 1,75 (fourchette légale : CHF 1,50–2,20)

e Tarif en fonction de la puissance

par kW CHF 1,00 (tarif fixé dans la loi)

f Les modèles présentés à titre d'exemple pour les voitures de livraison et les motocycles correspondent aux deux homologations les plus répandues dans le canton de Berne en 2020, car il n'existe pas de données de comparaison pour les véhicules les plus vendus en Suisse de ces catégories.

1

**Loi
sur l'imposition des véhicules routiers (LIV)**

Modification du 16.06.2021

Acte(s) législatif(s) de la présente publication :

Nouveau : –
Modifié(s) : **761.611**
Abrogé(s) : –

Le Grand Conseil du canton de Berne,
sur proposition du Conseil-exécutif,
arrête:

I.

L'acte législatif 761.611 intitulé Loi sur l'imposition des véhicules routiers du 12.03.1998 (LIV) (état au 01.04.2021) est modifié comme suit:

Préambule (mod.)

Le Grand Conseil du canton de Berne,

vu l'article 103, alinéa 2 de la Constitution du canton de Berne¹⁾ et l'article 105 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)²⁾,
sur proposition du Conseil-exécutif,
arrête:

Art. 1 al. 1 (mod.) [DE: (inchangé)]

¹ La présente loi règle le prélèvement et la perception de la taxe cantonale sur la circulation routière et la compétence de percevoir les redevances fédérales sur la circulation routière.

¹⁾ RSB 101.1

²⁾ RS 741.01

Titre après Art. 1 (modifié [DE: inchangé])**2 Taxe cantonale sur la circulation routière****Titre après Titre 2 (nouv.)****2.1 Principes****Art. 2 al. 1 (mod.) [DE: (inchangé)], al. 2 (nouv.)**

¹ Le produit net de la taxe sur la circulation routière sert

Enumération inchangée.

² Le Conseil-exécutif règle, par voie d'ordonnance, l'attestation simple et périodique de l'utilisation conforme du produit net de la taxe et fixe les compétences.

Art. 3 al. 1 (mod.) [DE: (inchangé)], al. 2 (mod.) [DE: (inchangé)], al. 3 (nouv.)

Personnes assujetties à la taxe sur la circulation routière (Titre mod.) [DE: (inchangé)]

¹ Le détenteur ou la détentrice d'un véhicule et le détenteur ou la détentrice d'un permis de circulation collectif ou d'un permis de circulation à court terme sont assujettis à la taxe sur la circulation routière.

² Sont exonérés de la taxe sur la circulation routière

c **(mod.)** les entreprises de transport automobile concessionnaires dans la mesure où les véhicules sont affectés au trafic de ligne, l'imposition des véhicules utilisés partiellement hors du trafic de ligne étant réservée;

d *Abrogé(e).*

³ Le Conseil-exécutif règle, par voie d'ordonnance, l'imposition au prorata des véhicules visés à l'alinéa 2, lettres a et c qui ne sont pas totalement exonérés de la taxe.

Art. 4 al. 1 (mod.) [DE: (inchangé)], al. 2 (abrog.)

Objet de la taxe sur la circulation routière (Titre mod.) [DE: (inchangé)]

¹ Sont soumis à la taxe sur la circulation routière les véhicules routiers stationnés dans le canton de Berne qui, en vertu de la législation fédérale, doivent être munis d'un permis de circulation et qui circulent sur les voies publiques.

² *Abrogé(e).*

Art. 4a (nouv.)*Exonération de la taxe sur la circulation routière*

¹ Sont exonérés de la taxe sur la circulation routière

- a les cycles, les cyclomoteurs et les véhicules assimilés,
- b les monoaxes agricoles et les remorques agricoles,
- c les dameuses.

² Un véhicule à moteur est exonéré de la taxe sur la circulation routière si son détenteur ou sa détentrice ou une personne vivant avec lui ou elle est tributaire d'un véhicule à moteur en raison d'une déficience motrice.

Art. 5 al. 1 (mod.), al. 1a (nouv.), al. 1b (nouv.), al. 2 (mod.), al. 3 (mod.), al. 4 (abrog.)*Calcul de la taxe sur la circulation routière (Titre mod.) [DE: (inchangé)]*

¹ La taxe normale est calculée selon le poids total et les émissions de CO₂ du véhicule

- a **(mod.)** pour les voitures de tourisme (voitures de tourisme lourdes comprises),
- b **(mod.)** pour les voitures de livraison et les minibus,
- c **(mod.)** pour les voitures automobiles légères visées à l'article 11, alinéa 3 de l'ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)¹⁾,
- d *Abrogé(e).*
- e *Abrogé(e).*

^{1a} Elle est calculée selon le poids total du véhicule

- a pour les voitures automobiles lourdes visées à l'article 11, alinéa 3 OETV, les autocars, les camions, les véhicules articulés, les tracteurs, les chariots à moteur, les monoaxes, les machines de travail et les véhicules automobiles agricoles,
- b pour les remorques.

^{1b} Elle est calculée selon le poids total du véhicule et la puissance du moteur

- a pour les motocycles légers et les motocycles,
- b pour les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur.

² Elle est calculée selon une taxe forfaitaire pour l'utilisation

¹⁾ RS 741.41

- a **(nouv.)** d'un permis de circulation collectif,
b **(nouv.)** d'un permis de circulation à court terme.

³ Elle est calculée sur le nombre de jours durant lequel un véhicule a été autorisé à circuler.

⁴ *Abrogé(e).*

Art. 6a (nouv.)

Données utilisées pour le calcul de la taxe

¹ Les données officielles figurant dans le permis de circulation et les données des organes d'homologation compétents dont dispose l'autorité d'admission cantonale (p. ex. réception par type, Certificate of Conformity) sont déterminantes pour le calcul de la taxe.

² Si les données relatives aux émissions de CO₂ ne sont pas disponibles ou que leur collecte nécessite un travail disproportionné, elles sont définies selon les bases de calcul de la Confédération.

³ Les données du véhicule disponibles au moment de l'imposition sont applicables pour le calcul de la taxe.

⁴ Si les données ne peuvent pas être mises à jour, ou seulement moyennant un travail disproportionné, les données déterminantes au moment de la première mise en circulation du véhicule sont utilisées.

Art. 6b (nouv.)

Obligation de collaborer

¹ Pour les véhicules dont la valeur d'émissions de CO₂ ne peut pas être clairement définie, le détenteur ou la détenteuse doit fournir des bases d'appréciation fiables permettant de déterminer cette valeur sans autre mesure ou expertise en vue du calcul de la taxe.

² Si le détenteur ou la détenteuse ne respecte pas l'obligation de collaborer visée à l'alinéa 1, ou pas dans une mesure suffisante, l'article 6a, alinéa 2 s'applique.

³ Si, après la mise en circulation, il est attesté valablement que la valeur d'émissions de CO₂ du véhicule est meilleure, la taxe est recalculée depuis la date de mise en circulation, mais au plus tôt depuis le début de la période de taxation en cours. Les montants perçus en trop sont crédités.

Art. 6c (nouv.)*Paiement complémentaire en cas de modifications apportées au véhicule*

¹ La taxation peut être corrigée rétroactivement dans les cas où la puissance du moteur ou les valeurs d'émissions propres au type de véhicule sont considérablement influencées par des modifications apportées au véhicule. Si une taxe insuffisante a été perçue, le paiement des montants dus est réclamé.

Art. 6d (nouv.)*Pertes fiscales et effet incitatif écologique*

¹ Le Conseil-exécutif compense périodiquement les pertes fiscales résultant de la réduction des émissions de CO₂ et des changements dans le parc automobile bernois par une adaptation des tarifs dans les limites prévues à l'article 7. Ce faisant, il tient compte de l'effet incitatif écologique et des évolutions technologiques.

² Il informe le Grand Conseil suffisamment tôt des modifications envisagées dans le cadre du processus de planification financière.

Titre après Art. 6d (nouv.)**2.2 Calcul de la taxe****Art. 7 al. 1 (mod.), al. 2 (mod.), al. 3 (nouv.)***Taxe normale sur les véhicules visés à l'article 5, alinéa 1 (Titre mod.)*

¹ La part de la taxe sur le poids total d'un véhicule visé à l'article 5, alinéa 1 est de 0,09 à 0,16 franc par kilogramme.

² La part de la taxe sur les émissions de CO₂ d'un véhicule visé à l'article 5, alinéa 1 est, par gramme de CO₂ et par kilomètre,

- | | | |
|----------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| a | (nouv.) de 0,50 à 1,50 franc | pour 0 à 100 g/km, |
| b | (nouv.) de 1 à 1,70 franc | pour plus de 100 et jusqu'à 200 g/km, |
| c | (nouv.) de 1,50 à 2,20 francs | pour plus de 200 g/km. |

³ Le Conseil-exécutif fixe, par voie d'ordonnance, la part de la taxe sur le poids total et sur les émissions de CO₂ du véhicule en tenant compte de l'article 6d.

Art. 8 al. 1 (mod.), al. 4a (nouv.), al. 5 (abrog.)

Taxe normale sur les véhicules visés à l'article 5, alinéa 1a, lettre a (Titre mod.)

¹ La taxe de base sur les véhicules visés à l'article 5, alinéa 1a, lettre a s'élève à 0,24 franc par kilogramme sur les 1000 premiers kilogrammes.

^{4a} La moitié de la taxe est perçue pour les véhicules alimentés exclusivement par une batterie électrique et pour les véhicules à hydrogène.

⁵ Abrogé(e).

Art. 8a (nouv.)

Taxe normale sur les véhicules visés à l'article 5, alinéa 1a, lettre b

¹ La taxe de base sur les véhicules visés à l'article 5, alinéa 1a, lettre b s'élève à 0,12 franc par kilogramme pour les 1000 premiers kilogrammes.

² Un supplément est perçu pour chaque tranche suivante de 1000 kilogrammes, et jusqu'à un poids total de 3500 kilogrammes. Ce supplément est égal à 86 pour cent du taux appliqué à la tranche précédente.

³ Pour les véhicules d'un poids total supérieur à 3500 kilogrammes, il est perçu la taxe due pour un véhicule d'un poids total de 3500 kilogrammes.

⁴ Un quart de la taxe normale est perçu sur

- a les remorques attelées à des machines de travail,
- b les remorques de travail,
- c les roulotte de forains.

Art. 9 al. 1 (mod.), al. 2 (nouv.), al. 3 (nouv.)

Taxe normale sur les véhicules visés à l'article 5, alinéa 1b (Titre mod.)

¹ La part de la taxe sur le poids total des véhicules visés à l'article 5, alinéa 1b s'élève à 0,20 franc par kilogramme.

² La part de la taxe sur la puissance du moteur s'élève à 1 franc par kilowatt.

³ Pour les véhicules alimentés exclusivement par une batterie électrique, la moitié de la taxe normale est perçue.

Art. 10

Abrogé(e).

Art. 11

Abrogé(e).

Art. 12a

Abrogé(e).

Art. 12b

Abrogé(e).

Art. 12c

Abrogé(e).

Art. 12d

Abrogé(e).

Art. 14a (nouv.)

Taxe sur les véhicules vétérans

¹ Pour les véhicules vétérans inscrits comme tels dans le permis de circulation, la taxe s'élève au maximum à 400 francs par période de taxation.

Art. 17

Abrogé(e).

Art. 17a al. 1 (mod.)

Redevances forfaitaires (Titre mod.) [DE: (inchangé)]

¹ Le Conseil-exécutif ou l'autorité désignée par lui peut convenir avec les détenteurs ou détentrices concernés des redevances forfaitaires pour les flottes de véhicules dont le lieu de stationnement ne peut être déterminé qu'au prix d'un travail disproportionné en raison de l'engagement intercantonal ou international de ces véhicules.

Art. 18 al. 1 (inchangé) [DE: (mod.)]

¹ Le détenteur ou la détentrice d'un véhicule est tenue de déclarer à l'Office de la circulation routière et de la navigation, avant la mise en circulation du véhicule, les faits déterminants pour son assujettissement à la taxation cantonale ou fédérale ou pour une modification de la taxation.

Titre après Art. 18 (nouv.)**3a Protection des données****Art. 18a (nouv.)**

¹ Le service compétent de la Direction de la sécurité est habilité à traiter des données personnelles particulièrement dignes de protection relatives à la santé, aux enquêtes policières et aux procédures pénales, dans la mesure où il en a impérativement besoin pour accomplir ses tâches.

Art. 19 al. 1 (mod.), al. 2 (mod.)

¹ Le service compétent de la Direction de la sécurité veille à l'exécution des prescriptions relatives à la perception de la taxe cantonale et des redevances fédérales sur la circulation routière.

² Dans l'intérêt d'une perception simplifiée sur le plan suisse des redevances sur le trafic, il peut conclure des contrats avec des tiers afin que ceux-ci se chargent notamment de la vente des vignettes autoroutières et de la comptabilité y relative.

Art. 19a al. 2 (mod.), al. 3 (mod.)

² Les dispositions du Code des obligations¹⁾ s'appliquent par analogie à l'interruption de la prescription de la taxe. La prescription est en outre interrompue par tout acte de recouvrement.

³ Les dispositions de la législation fiscale cantonale s'appliquent par analogie à la suspension de la prescription.

Art. 19b al. 1a (nouv.), al. 2 (mod.)**Remboursement de la taxe (Titre mod.)**

^{1a} Le remboursement est lié au dépôt des plaques de contrôle. S'il s'agit de plaques interchangeable, la révision de la taxation se fonde sur l'annulation du permis de circulation.

² Le droit au remboursement se périmé cinq ans après l'apparition du motif de remboursement.

¹⁾ RS 220

Art. 19c (nouv.)*Perception subséquente et demande de restitution de la taxe*

¹ Si, par erreur, la taxe n'a pas été perçue ou que son montant a été fixé trop bas, elle est exigée a posteriori, sous réserve de l'article 19a.

² Si le montant de la taxe a été fixé trop haut ou que la personne assujettie a, par erreur, payé un montant trop élevé, elle peut demander que la différence lui soit restituée, sous réserve de l'article 19a.

Art. 21 al. 2 (mod.) [DE: (inchangé)]

² Il peut arrêter, par voie d'ordonnance, des prescriptions complémentaires relatives

- a (mod.) [DE: (inchangé)] aux facilités de paiement,
- b (mod.) [DE: (inchangé)] aux amortissements de créances,
- c (mod.) aux remises de taxe,
- d (mod.) [DE: (inchangé)] aux montants minimaux pour la perception et le remboursement de la taxe,
- e (mod.) [DE: (inchangé)] aux avances et au versement en espèces de la taxe,
- f (mod.) aux révisions de la taxation et aux révocations de décisions,
- g (nouv.) à la facturation électronique,
- h (nouv.) aux exonérations de la taxe,
- i (nouv.) aux données utilisées pour le calcul de la taxe,
- k (nouv.) à l'attestation de l'utilisation conforme du produit net.

Titre après Art. T1-1 (nouv.)*T2 Dispositions transitoires de la modification du 16.06.2021***Art. T2-1 (nouv.)***Bonifications et exonération de la taxe*

¹ Les bonifications accordées sur la taxe cantonale sur la circulation routière deviennent caduques au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification.

² Les procédures d'examen de l'exonération de la taxe en faveur de personnes en situation de handicap en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification sont régies par le nouveau droit.

Art. T2-2 (nouv.)*Fixation des parts de la taxe selon l'article 7*

¹ Lors de la première fixation des parts de la taxe selon l'article 7, le Conseil-exécutif tient compte du produit net issu de l'imposition des véhicules à moteur au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification.

² Il ne peut prévoir une hausse du produit net visé à l'alinéa 1 au moment de l'entrée en vigueur que dans la mesure où ce dernier est compensé par un montant total équivalent obtenu au moyen d'une adaptation de la quotité d'impôt cantonale pour les personnes physiques.

II.

Aucune modification d'autres actes.

III.

Aucune abrogation d'autres actes.

IV.

Le Conseil-exécutif fixe la date d'entrée en vigueur de la présente modification.

Berne, le 16 juin 2021

Au nom du Grand Conseil,
le président: Gullotti
le secrétaire général: Trees

Recommandation aux électeurs et électrices

Le Grand Conseil recommande
aux électeurs et électrices de voter
comme suit le 13 février 2022 :

- Oui à la modification de la loi sur
l'imposition des véhicules routiers

**Informations et documents
concernant la votation à l'adresse**

www.be.ch/votations

