

## Réponse du Conseil d'Etat

1. Par ordonnance du 11 octobre 2004, le Conseil d'Etat a modifié, avec effet au 1er janvier 2005, l'arrêté d'exécution de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (RSF 635.4.11). La teneur de cette modification était la suivante:

*Art. 1 b (nouveau)*

*"1 Pour les véhicules exclusivement mus par l'énergie électrique, le montant des impôts à payer est déterminé par la conversion de la puissance (kW) en une cylindrée théorique (cm<sup>3</sup>) au moyen des taux de conversion suivants:*

*a) pour les motocycles, motocycles-side-cars, motocycles-tricars: 0,055 kW/cm<sup>3</sup>;*

*b) pour les voitures automobiles et véhicules utilitaires de moins de 1000 kg de charge utile: 0,045 kW/cm<sup>3</sup>.*

*2 Pour les véhicules hybrides équipés d'un moteur thermique et d'un moteur électrique et dont le principe de fonctionnement prévoit l'exploitation partielle ou permanente des deux moteurs, seule la cylindrée du moteur thermique est retenue pour la détermination du montant des impôts à payer.*

*3 Une réduction spéciale de 30 % sur le tarif est octroyée aux véhicules mentionnés aux alinéas 1 et 2 ainsi qu'aux véhicules fonctionnant au gaz."*

Le Conseil d'Etat, utilisant en cela la compétence qui lui est déléguée par la loi s'agissant des nouvelles catégories de véhicule, a octroyé une réduction spéciale, de 30 %, de l'imposition des "véhicules propres" actuellement déjà sur le marché, à savoir les véhicules électriques, les véhicules hybrides (équipés d'un moteur thermique et de moteur électrique) et les véhicules fonctionnant au gaz (par ex., au biogaz). La mesure retenue va dans la ligne de ce que pratiquent les cantons; en effet si un tiers des cantons n'offre aucune exonération et un autre tiers une exonération comprise entre 80 et 100 %, un tiers des cantons, comme le canton de Fribourg, offre une exonération allant de 20 à 50 %. L'exonération partielle effectuée par le Conseil d'Etat concernant les véhicules exclusivement mus par l'énergie électrique (cf. art. 1b al. 1 de l'arrêté) correspond d'ailleurs en pratique à une exonération de 50 % si l'on tient compte du (nouveau) système de conversion retenu. A signaler qu'une exonération totale ou partielle n'a au fond pas d'incidence sur l'indice fiscal relatif aux véhicules à moteur. En effet, étant donné l'infime proportion que représente aujourd'hui ce type de véhicules (inférieure à 1 ‰), sa charge fiscale n'est pas retenue dans le calcul de l'indice réalisé par l'Administration fédérale des contributions.

2. La problématique soulevée par le député Denis Boivin s'inscrit dans le cadre de la volonté, affichée par la Confédération et les cantons, visant à faciliter l'achat et l'emploi de "véhicules propres", soit par des facilités fiscales accordées aux détenteurs soit par l'introduction d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>. Nous rappelons à cet égard que la Confédération projette une modification de la loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles grevant les véhicules neufs

(cette loi soumet à une taxe de 4 % tous les véhicules importés). Un système bonus/malus serait introduit dès 2006 afin de soulager fiscalement les "véhicules propres" (taxe liée à l'étiquette Energie). Par ailleurs, sur le plan de la consommation d'énergie, le Conseil fédéral a mis en consultation en octobre 2004 deux objets permettant d'atteindre les objectifs fixés dans la loi sur le CO2:

a) l'introduction d'une taxe sur le CO2 prélevée sur les carburants et/ou sur les combustibles ou encore la perception d'un centime en faveur du climat prélevé sur les carburants;

b) la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales afin d'exonérer dès 2007 les carburants ménageant l'environnement. L'imposition baisserait de 40 centimes par litre d'équivalent-essence pour le gaz naturel et le gaz liquide utilisés en tant que carburant.

Ajoutons encore que la demande du motionnaire sera sans doute débattue à l'occasion de la révision du plan des mesures de protection de l'air.

3. Le motionnaire propose une exonération de tous les véhicules propres, mais limitée dans le temps. Une comparaison entre le système retenu par le Conseil d'Etat et celui envisagé par le député Denis Boivin se présente comme suit:

<b>Libellé</b>	<b>Arrêté d'exécution</b>	<b>Motion Denis Boivin</b>
Type de moteur	électrique, à gaz ou hybride	"propre"
Exonération	30 %	100 %
Durée	illimitée	limitée, 5 ans par ex.
Type de véhicule	voitures automobiles (poids total maximum de 3,5 t), véhicules utilitaires avec charge utile inférieure à 1 t, motocycles, motocycles-side-cars, motocycles-tricars	tous
Effectif véhicules concernés à ce jour	60 véhicules	75 véhicules
*Impact financier brut par an	3400 francs	13 300 francs

\* Rétrocession aux communes de 30 % des impôts encaissés non déduite. Le montant brut de l'impôt sur les véhicules à moteur et les remorques correspond à 70 906 000 francs (budget 2005).

La motion, au contraire du système retenu par le Conseil d'Etat, vise tous les "véhicules propres" actuellement utilisés, y compris les chariots à moteur (élévateurs) et les chariots de travail. Ces derniers véhicules - une quinzaine pour le canton - ont surtout été choisis par des détenteurs qui ont l'obligation légale de protéger leurs ouvriers, sur les lieux de travail, contre les nuisances (bruit, odeurs et les autres nuisances).

Une exonération totale, applicable à tous les "véhicules propres", mais limitée dans le temps, est séduisante au premier abord. Le Conseil d'Etat préfère s'en tenir, en l'état, au système introduit au 1er janvier 2005. Il faut relever, d'abord, qu'une exonération totale irait à l'encontre de l'un des buts de l'imposition des véhicules automobiles, qui est aussi de faire participer les détenteurs de tous les véhicules aux coûts de la mise à disposition du réseau routier cantonal et communal. Ensuite, une exonération partielle, mais non limitée dans le temps, est un système pragmatique, applicable de façon prolongée à tous les utilisateurs de "véhicules propres" actuellement sur le marché. Il est mieux à même d'inciter les détenteurs (détenteurs initiaux et détenteurs subséquents) à acheter et à utiliser de tels véhicules. Par ailleurs, il est à remarquer qu'une exonération (totale) limitée dans le temps n'irait pas sans poser des problèmes; ainsi:

- qu'en serait-il des véhicules d'occasion de plus de 5 ans et nouvellement immatriculés dans le canton?
- l'exonération serait-elle encore valable en cas de changement de détenteur durant la période de 5 ans?

4. En conclusion, le Conseil d'Etat vous propose de rejeter la motion du député Denis Boivin dans le sens où les nouvelles dispositions prévues par l'ordonnance du 11 octobre 2004 permettent d'atteindre les objectifs visés par le motionnaire. Cela dit, il s'engage bien sûr à compléter la liste des véhicules concernés lorsque de nouvelles catégories de "véhicules propres" apparaîtront sur le marché (véhicule fonctionnant par ex. au bioéthanol ou au biodiesel).

- La discussion et le vote sur la prise en considération de cette motion ont eu lieu ce jour.

Fribourg, le 25 janvier 2005