

Delémont, le 20 juin 2023

MESSAGE DU GOUVERNEMENT AU PARLEMENT RELATIF À LA RÉALISATION DE L'INITIATIVE POPULAIRE « LES PLAQUES MOINS CHÈRES ! »

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Le Gouvernement vous soumet, en annexe, un projet de révision partielle de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux du 26 octobre 1978¹ et de révision du décret sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux du 6 décembre 1978².

Il vous invite à l'accepter et le motive comme suit.

I. Contexte

L'initiative populaire « Les plaques moins chères ! » a été remise le 27 mars 2019 à la Chancellerie d'État par une délégation du comité d'initiative. L'initiative, conçue en termes généraux, demande que le mode de calcul de l'impôt sur les véhicules soit modifié dans le but de s'approcher significativement de la moyenne suisse par catégories.

Le Gouvernement a constaté la validité formelle de l'initiative par arrêté du 12 juin 2019. Le Parlement l'a déclarée valable sur le fond le 30 octobre 2019.

Sur mandat du Bureau du Parlement, la commission de gestion et des finances a traité au fond l'initiative et proposé au Parlement d'y donner suite. La commission a préparé une modification de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux ainsi qu'une révision du décret.

Le Parlement a décidé de ne pas donner suite à l'initiative le 24 novembre 2021. Le comité d'initiative a décidé de maintenir son initiative dans les trente jours qui ont suivi la décision du Parlement de ne pas y donner suite³.

¹ RSJU 741.11.

² RSJU 741.611, ci-après : le décret.

³ Art. 91 de la loi sur les droits politiques du 26 octobre 1978 (RSJU 161.1), ci-après : LDP.

Conformément à l'article 76, alinéa 2, de la Constitution cantonale du 20 mars 1977⁴ et à l'article 90c, lettre b, LDP, l'initiative est soumise au vote populaire lorsque le Parlement décide de ne pas y donner suite.

Par votation cantonale du 15 mai 2022, l'initiative « Les plaques moins chères ! » a été acceptée par 82.7% des votants. Dès lors, le Parlement doit légiférer dans les deux ans suivant la votation populaire⁵.

Ainsi, le Parlement a un délai jusqu'au 15 mai 2024 pour adopter les modifications de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux ainsi que la révision du décret.

A. Texte de l'initiative

Le texte de cette initiative populaire expose ce qui suit :

« constatant que le montant de l'impôt jurassien sur les véhicules à moteur est parmi les plus élevés de Suisse ;

constatant que les chiffres 2016 du TCS donnant une moyenne suisse pour différentes catégories de véhicules démontrent que les tarifs jurassiens sont clairement plus élevés que dans les autres cantons ;

constatant que le Jura est le canton suisse investissant le moins par kilomètre sur ses routes ;

considérant que la méthode de calcul basée sur le poids des véhicules n'est plus adaptée ;

constatant qu'il existe des méthodes de calcul plus adéquates tenant compte également de critères environnementaux ;

demandent que le mode de calcul de l'impôt sur les véhicules soit modifié dans le but de s'approcher significativement de la moyenne suisse par catégories. »

Cette dernière phrase est la demande formelle de l'initiative conçue en termes généraux.

B. Organisation et travaux réalisés

Suite au résultat de la votation cantonale du 15 mai 2022, un groupe de travail a été constitué le 16 août 2022 par le Gouvernement en vue d'élaborer un nouveau projet de modification législative relatif à la réalisation de l'initiative populaire « Les plaques moins chères ! ». Le groupe de travail est composé de membres de l'administration (Office des véhicules, Trésorerie générale, Service juridique, Service des infrastructures, Office de l'environnement) ainsi que de deux membres du comité d'initiative.

Les membres du comité d'initiative ont participé aux neuf séances du groupe de travail, aux décisions prises et à l'élaboration de la nouvelle formule de taxe soumise au Gouvernement.

⁴ RSJU 101.

⁵ Art. 90e LDP.

C. Calcul actuel de la taxe

La taxe des véhicules est prévue aux articles 9 à 11 de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux, dans le décret, par l'arrêté portant indexation de la taxe sur les véhicules du 21 décembre 2004⁶ et dans l'ordonnance concernant la réduction de la taxe sur les véhicules en faveur des handicapés du 13 décembre 1994⁷.

Le calcul actuel de la taxe se fonde sur le poids total des véhicules indiqué sur le permis de circulation ainsi que sur le nombre de jours durant lesquels les véhicules sont autorisés à circuler (art. 4 du décret actuel).

La taxe se détermine selon la formule suivante : 348 francs pour les 1'000 premiers kilos ; pour chaque tranche supplémentaire de 1'000 kilos, elle se réduit de 14% du montant précédent (art. 5 du décret actuel). Cette manière de calculer tend vers une limite de 1'015.35 francs pour une voiture de tourisme.

II. Exposé du projet

A. Mise en œuvre de l'initiative et enjeux

L'initiative « Les plaques moins chères ! » demande que le mode de calcul de la taxe sur les véhicules soit modifié dans le but de s'approcher significativement de la moyenne suisse.

Pour réaliser l'initiative, il est nécessaire de procéder aux modifications des articles 9 à 11 de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux et du décret.

D'autres éléments sont également mis à jour dans les bases légales précitées compte tenu des interventions parlementaires actuellement en cours de traitement⁸ et de certains termes qui ne correspondent plus à la réalité⁹.

B. Catégories de véhicules concernées par le nouveau calcul de la taxe

Les véhicules routiers sont classifiés selon divers critères (données techniques) conformément à l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 19 juin 1995¹⁰. Pour les voitures de tourisme, il n'existe qu'une seule catégorie au sens de l'article 10 l'OETV.

Les données concernant les voitures de tourisme sont toutes connues tandis qu'elles ne le sont pas pour certaines autres catégories de véhicules. Par exemple, les émissions de CO₂ ne sont que partiellement connues pour les voitures de livraison, mais ne le sont pas pour les motocycles et évidemment pas pour les remorques qui ne sont pas concernées.

⁶ RSJU 741.611.02.

⁷ RSJU 741.611.1.

⁸ Modification des termes « imposition » et « impôt » par « taxation » et « taxe » à la suite de la motion 1234 de Yves Gigon : « Véhicule : taxe ou impôt ? Taxe ».

⁹ Par exemple, les articles 1, 7 et 13, alinéa 2, lettre e, de la loi s'agissant de la terminologie utilisée pour les départements, les médecins spécialistes du trafic SSML et le Service des infrastructures.

¹⁰ Les catégories de véhicules sont définies par l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, RS 741.41, ci-après : OETV.

Le Gouvernement constate que les taxes perçues dans le canton du Jura pour les motocycles et les tracteurs agricoles peuvent être considérées comme s'approchant significativement de la moyenne suisse. Il n'est donc pas nécessaire de revoir le montant de la taxe pour ces véhicules car celui-ci est déjà conforme à la demande de l'initiative.

Le présent projet concerne donc toujours essentiellement les voitures de tourisme (modification complète du calcul de la taxe), mais incorpore nouvellement une réduction linéaire de – 25% pour les voitures de livraison sur la base du calcul actuel. Ces deux catégories telles que définies ci-dessus permettent de réaliser l'initiative.

Pour les autres catégories de véhicules pour lesquelles l'ancienne formule est maintenue, les réductions existantes restent valables. Cette solution permet de garantir un système de taxation basé sur des valeurs connues et clairement identifiées par l'autorité de taxation. Ce dernier peut évoluer si l'interdiction des véhicules thermiques votée par le Parlement européen le 8 juin 2022 se concrétise en Suisse également. Il semble toutefois que les dernières informations issues du Parlement fédéral n'aillent pas dans ce sens.

Pour fixer les critères permettant de calculer la taxe, plusieurs options ont été envisagées. Comme déjà expliqué, avant de choisir un critère pour fixer la taxe, il est nécessaire de savoir quelles données sont connues et donc utilisables.

En ce qui concerne les voitures de tourisme, les données connues et exploitables sont les suivantes :

- poids à vide (poids du véhicule en ordre de marche, conducteur compris),
- poids total (poids à vide du véhicule plus les passagers et bagages),
- nombre de places (indique le nombre maximal de places y compris le conducteur),
- cylindrée (cylindrée du moteur en cm³),
- puissance kw (puissance mesurée en kilowatt du moteur),
- code émission (code d'émission des gaz d'échappement),
- genre de véhicule (genre selon les instructions sur l'établissement des rapports d'expertise ; instructions qui fixent les conditions d'établissement des permis de circulation),
- carrosserie (forme de carrosserie du véhicule),
- classe véhicule (catégories des véhicules UE, permet une liaison entre véhicule et permis de conduire, émission/Euro/CO₂ indique le code de gaz, la norme correspondante à ce code ainsi que la quantité de CO₂ émise par ce dernier).

Il est proposé que le nouveau mode de calcul de la taxe s'applique uniquement aux voitures de tourisme et se fasse sur la base de trois critères : le poids total, la puissance exprimée en kilowatts et les émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru. La combinaison de plusieurs critères permet également de réaliser l'initiative qui proposait notamment de prendre en compte un critère environnemental.

C. Calcul de la taxe

i. Poids

Le premier critère retenu est le poids total de la voiture de tourisme inscrit sur le permis de circulation.

Il s'agit du poids déterminant pour l'immatriculation (art. 9, al. 3bis, LCR) et qui correspond au poids maximal autorisé pour la circulation du véhicule. Il se compose du poids du véhicule à vide, de 75 kilogrammes pour le chauffeur, de 75 kilogrammes supplémentaires par nombre de places et de 50 kilogrammes de charge¹¹.

Des variations de poids existent pour un même modèle compte tenu des options (une différence de 150 kilogrammes pour un même véhicule), mais ces variations sont connues. Il s'agit d'un critère très précis et un véhicule a toujours un poids.

Le poids d'un véhicule permet de considérer l'usure de la route. Plus un véhicule est lourd, plus il aura d'impact sur la route.

Toutefois, la prise en compte du poids total du véhicule implique une taxe élevée pour les voitures lourdes. Cette manière de fixer le montant de la taxe est donc défavorable, comme actuellement, pour les voitures familiales qui sont, en règle générale, plus lourdes que la moyenne (les voitures familiales comptent plusieurs places et pour calculer le poids total du véhicule, 75 kilogrammes sont ajoutés par nombre de places).

C'est pour cette raison que la formule proposée est composée d'une taxe de base en lien avec le poids mais aussi d'autres critères rééquilibrants.

ii. Puissance

Le second critère retenu est la puissance en kilowatts (kw). La puissance du moteur désigne la puissance maximale que peut développer le moteur d'un véhicule et tout véhicule à moteur dispose d'une puissance.

Le critère de la puissance est complémentaire à celui du poids notamment car il permet de favoriser les véhicules familiaux lourds mais peu puissants.

iii. Emissions de CO₂

La révision de la taxe tient également compte de la composante climatique et vise à favoriser les véhicules émettant moins de gaz à effet de serre. Le troisième critère est ainsi en lien avec les émissions de CO₂. Celles-ci sont exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru (ci-après : gr CO₂ /km).

¹¹ Annexe 9 de l'OETV (RS 741.41)

Depuis le 1^{er} janvier 2021, la valeur des émissions CO₂ se détermine par une méthode appelée WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Ce nouveau protocole détermine les rejets d'émissions et la consommation des véhicules thermiques, mais aussi l'autonomie des véhicules électriques. Il est plus proche des conditions d'utilisation quotidienne que l'ancienne procédure de calcul des émissions NEDC (New European Driving Cycle).

Les émissions de CO₂ ne sont pas connues selon la nouvelle norme WLTP pour les véhicules de tourisme immatriculés avant 2021. Le Gouvernement retient donc le critère de taxation des émissions de CO₂ basé sur la norme WLTP et propose d'appliquer un correctif de 23 gr CO₂ /km aux véhicules ayant l'ancienne norme NEDC. Ce montant de 23 gr CO₂ /km représente l'écart entre les objectifs fixés par la Confédération dans chaque norme, soit 23 gr CO₂ /km de différence entre l'ancienne norme et la nouvelle (95 gr CO₂ /km – 118 gr CO₂ /km).

iv. Maintien de la réduction en faveur des personnes en situation de handicap

L'ordonnance concernant la réduction de la taxe sur les véhicules en faveur des personnes en situation de handicap prévoit une réduction de la taxe pour les véhicules de tourisme conduits régulièrement par une personne en situation de handicap ou utilisés pour transporter une personne en situation de handicap vivant en ménage commun avec le détenteur.

La réduction reste accordée en fonction du revenu déterminant du détenteur (revenu imposable et 1/15 de la fortune imposable, après la déduction d'un montant en fonction de la situation du détenteur) et peut être de 75%, 50% ou 25%.

v. Réduction pour les voitures de tourisme

La technologie évoluant rapidement, les termes du décret actuel ne correspondent plus aux véhicules en circulation. À titre d'exemple, de nombreux constructeurs ont introduit des systèmes d'hybridation légère dans leurs nouveaux modèles. Par l'adjonction d'un petit moteur électrique, souvent ignoré du conducteur, la voiture devient « hybride » au sens du droit fédéral. Tous ces véhicules sont actuellement au bénéfice d'une réduction de taxe de 50%. Cette réduction ne se justifie donc plus et est supprimée dans le nouveau projet.

Pour assurer la transition et ne pas péjorer les voitures de tourisme 100% électriques qui sont souvent lourdes et de puissance plutôt élevée, une réduction de 20% valable pendant trois ans à compter de l'entrée en vigueur des nouvelles bases légales est proposée.

Un projet de redevance kilométrique pour les véhicules électriques est actuellement en cours d'étude à l'Office fédéral des routes. Ce projet a pour but de maintenir les recettes destinées à l'entretien du réseau routier, les véhicules électriques évitant actuellement les taxes sur l'essence. Ce projet ne modifierait en rien les systèmes de taxation cantonaux.

vi. Réduction pour les autres catégories de véhicules

Pour les autres catégories de véhicules, le système de réduction actuel est maintenu et dépend, comme à l'heure actuelle de la catégorie du véhicule et de sa motorisation.

vii. Nouvelle réduction pour les voitures de livraison

Le Gouvernement constate que la taxe actuelle des voitures de livraison est sensiblement plus élevée que la moyenne suisse car il s'agit de véhicules lourds (approchant les 3'500 kg pour la plupart) qui sont taxés en fonction du poids. Etant donné que la nouvelle formule de taxation n'est pas applicable aux voitures de livraison du fait que la norme CO₂ n'est pas connue pour cette catégorie de véhicules, une réduction doit leur être octroyée pour se rapprocher significativement de la moyenne suisse.

Dans le canton du Jura, 3'763 véhicules sont actuellement concernés et il s'agit pour la plupart de véhicules d'entreprise.

Il est donc proposé que les voitures de livraison conservent le calcul actuel de leur taxe mais qu'une réduction de 25% leur soit attribuée.

D. Exposé des modifications législatives

L'ensemble des modifications législatives ont été reportées dans un tableau comparatif avec des commentaires explicatifs annexé au présent message.

III. Effets du projet

A. Mode de calcul de la nouvelle taxe pour les voitures de tourisme

Pour atteindre les objectifs de l'initiative, la formule suivante a été retenue :

$$T = (P \times A) + (kw \times B) + (gr \text{ CO}_2/\text{km} \times C)$$

Où :

T = montant de taxe exprimé en francs par année

P = poids total exprimé en kilogrammes

kw = puissance exprimée en kilowatts

CO₂ = émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru (selon norme légale WLTP ou NEDC + 23 gr CO₂/km, si donnée WLTP est indisponible)

A = tarif en francs du kilogramme

B = tarif en francs du kilowatt

C = tarif en francs du gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru

Taxe maximale = 1'015 francs par année, comme actuellement

D'une manière générale, la base du paramétrage de la nouvelle taxe a été établie en considérant les caractéristiques particulières de la distribution des 40'147 valeurs du parc automobile jurassien des voitures de tourisme facturées en janvier 2023.

Pour ne pas s'éloigner de la moyenne suisse, le plafond de la taxe reste donc inchangé (1'015 francs).

P (poids en kilogrammes)	Tarif A (en francs)	Kw (puissance en kilowatts)	Tarif B (en francs)	gr CO2 /km (émissions en grammes de CO2 par kilomètre parcouru)	Tarif C (en francs)
<=1200	0.075	<=52	0.10	<=118	0.45
> 1200 - <= 1800	0.280	> 52 - <= 75	0.20	> 118 - <= 149	1.35
> 1800 - <= 3500	0.290	> 75 - <= 111	0.28	> 149 - <= 193	1.80
		> 111 - <= 162	0.32	> 193	2.25
		> 162	0.34		

Le passage à trois critères (poids, puissance, émissions de CO₂) est donc relativement plus favorable en termes de taxe en général pour les « petits et moyens véhicules », pour autant que la puissance soit relativement contenue ou proche de la moyenne actuelle et que les émissions de CO₂ restent limitées sous l'objectif fédéral à atteindre. Cette « propriété favorable » est également valable pour les véhicules familiaux, certes dans une moindre mesure.

Ainsi, une Fiat 500 0.9 TwinAir Lounge (1'385 kg, 59 kw et 111 gr CO₂/km) paierait 198 francs au lieu de 465 francs actuellement (- 57%) ou 185 francs en moyenne suisse (hors les cantons qui ne taxent pas). Le calcul de la taxe se présente ainsi :

Ses 1'200 premiers kilos sont taxés à 0.075 franc, soit 90 francs, auxquels s'ajoutent ses 185 derniers kilos à 0.280 franc, soit 51.80 francs, soit 141.80 francs au total pour ce qui est du critère poids.

En termes de puissance, les 52 premiers kw sont taxés à 0.10 franc, soit 5.20 francs, auxquels s'ajoutent ses 7 derniers kw à 0.20 franc, soit 1.40 franc, soit 6.60 francs au total.

Enfin, en termes d'émissions de CO₂, ses 111 grammes sont taxés à 0.45 franc, soit 49.95 francs au total.

La nouvelle taxe est alors l'addition des montants pour les trois critères, soit 141.80, 6.60 et 49.95, soit une taxe totale de 198.35 francs.

B. Répercussions

i. Répercussions sur le personnel et l'organisation

Si la nouvelle formule de calcul est retenue, le processus de calcul et de facturation des taxes sur la circulation routière conserve son degré élevé d'automatisation.

Sous réserve d'une mise en vigueur de la nouvelle taxe en début d'année civile, on peut s'attendre à des répercussions peu importantes sur le personnel pendant une phase d'introduction si ce n'est pour répondre aux demandes de renseignements et fournir des informations. Ce surcroît de travail, qui sera absorbé avec les ressources humaines actuelles, va être limité par une campagne d'information préalable ciblée.

ii. Répercussions financières

Le nouveau modèle de taxation proposé entraîne une baisse des recettes de l'Etat. Le manque à gagner est estimé à environ 5.5 mios pour les voitures de tourisme et à 0,8 mio pour les voitures de livraison, soit 6.3 mios au total par année sur des rentrées totales de 27,2 mios, soit 23.2 %.

L'augmentation du manque à gagner, estimée avec le système actuel entre 300'000 et 500'000 francs par année en raison de l'accroissement du nombre de voitures électriques et hybrides sur le marché, est corrigée. La nouvelle taxe propose donc une nouvelle formule plus stable et plus durable. En effet, le manque à gagner sera réduit en fonction du nombre de véhicules électriques dont la réduction de 20% arrive à échéance après trois années. Dès l'entrée en vigueur des modifications législatives, les voitures de tourisme hybrides, y compris les voitures de tourisme à hybridation légère, seront soumises au régime ordinaire.

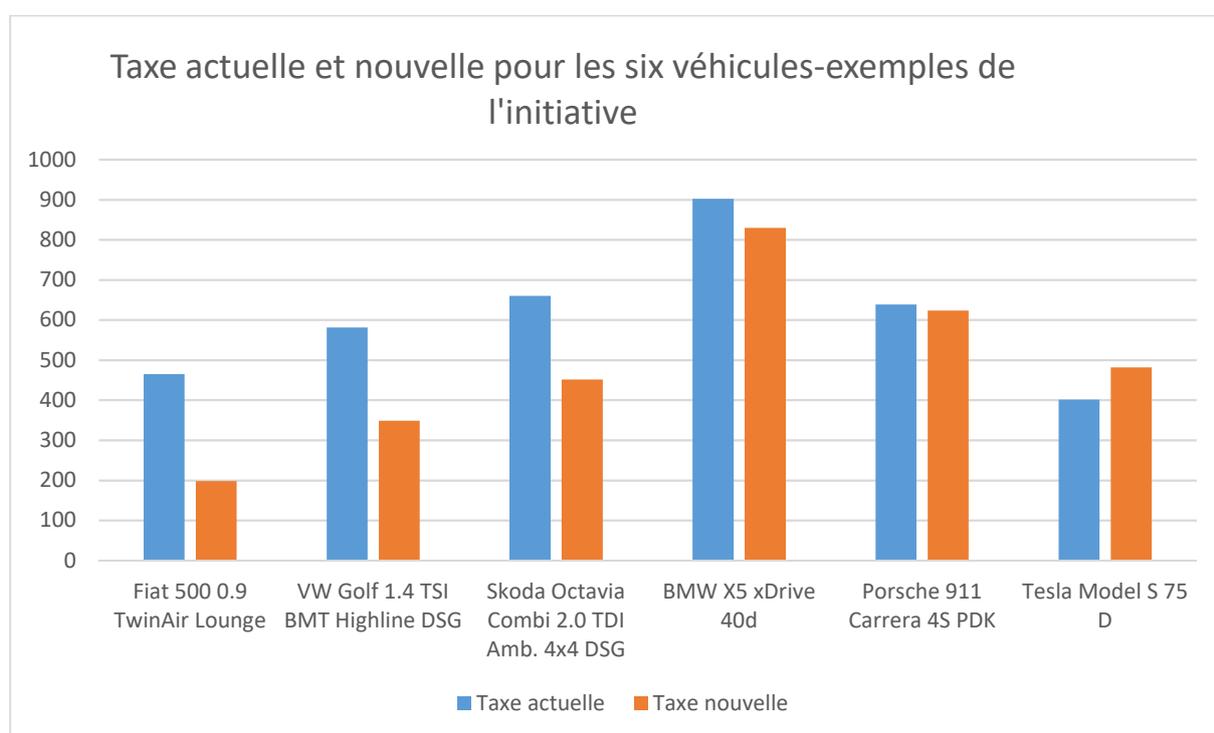
La simulation appliquée à la dernière facturation de janvier 2023, montre que le 87.34 % des détenteurs de voitures de tourisme (40'147) est gagnant avec la nouvelle taxe.

Les initiants se sont basés sur une étude du TCS de 2016 afin d'établir un comparatif de taxes entre les cantons.

Les exemples de véhicules cités par l'étude du TCS ont été repris et la nouvelle formule de taxe proposée a été appliquée afin de vérifier son impact et voir si elle se rapprochait sensiblement de la moyenne suisse comme cela est demandé par le texte de l'initiative.

En se référant à cet échantillon, le Gouvernement constate que le nouveau système de taxe tel que proposé répond à l'initiative.

	Fiat 500 0.9 TwinAir Lounge	VW Golf 1.4 TSI BMT Highline DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Amb. 4x4 DSG	BMW X5 xDrive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 75 D
Actuellement	465	581	660	902	638	401
Poids	1385	1780	2048	2990	1965	2600
KW	59	92	135	230	331	386
Co2	111	139	148	189	215	0
Simulation	198	348	451	829	623	482
Moyenne "CH"	160	330	451	729	692	279
Moyenne "CH", hors les cantons qui ne taxent pas	185	330	451	729	692	404
Variation par rapport à la taxe actuelle (en %)	- 57.32	- 40.08	- 31.67	- 8.06	- 2.37	20.22



Les valeurs actuelles et nouvelles ont également été remises à jour dans un document figurant en annexe du présent message pour quelques 120 exemples de voitures de tourisme. On peut noter qu'annuellement environ un sixième de cet échantillon est remplacé.

Les coûts pour l'adaptation du logiciel-métier AVEDRIS (tests, calculs de taxe, adaptations des interfaces et des données, facturation, etc.) ne seront connus qu'une fois le cahier des charges défini précisément et dans son intégralité. Cela est également le cas pour l'éventuelle campagne d'information qui précédera l'introduction de la nouvelle méthode de calcul de taxe.

iii. Répercussions sur les infrastructures

Les routes cantonales sont classées selon divers indicateurs. Les critères sont identiques dans chaque canton. Une étude réalisée par InfraSuisse tous les 4 à 5 ans permet de comparer les cantons entre eux. L'entretien des routes se fait grâce aux finances cantonales et, de ce fait, à l'aide des revenus de la taxe sur les véhicules. La charge des routes jurassiennes est à relativiser vis-à-vis des autres cantons compte tenu de la densité du territoire, du nombre de kilomètres de route et du nombre de véhicules en circulation. Le Jura doit donc investir davantage que d'autres cantons qui possèdent soit moins de kilomètres de routes, soit plus de véhicules pour financer la route.

Par exemple, le réseau routier jurassien est constitué de 442 kilomètres de routes cantonales pour une population de 74'000 habitants. En comparaison, le canton de Neuchâtel a un réseau routier de 376 kilomètres pour une population de 177'000 habitants.

L'état d'entretien des routes et des ouvrages d'art de notre réseau cantonal est globalement moins bon que la moyenne suisse.

Le Gouvernement en est conscient et reste attentif dans le but de trouver des solutions pour maintenir notre réseau routier dans un état acceptable.

iv. Répercussions sur le plan environnemental

Selon une première évaluation du bilan carbone du canton du Jura, la mobilité représente un quart des émissions territoriales de gaz à effet de serre, soit 140'000 tonnes de CO₂-éq./an. Les objectifs des politiques publiques suisses et européennes visent à ramener ces émissions proches de 0 d'ici à 2050 ou avant si possible. Au vu de l'accélération du dérèglement climatique observé ces dernières années, les délais que se fixent les Etats pour atteindre le 0 émission net dans le domaine de la mobilité tendent d'ailleurs à se raccourcir.

Actuellement, les émissions des véhicules jurassiens sont au-dessus de la moyenne suisse (149 gr CO₂/km dans le Jura contre 130 gr CO₂/km en moyenne en Suisse en 2021¹²). Selon la loi sur le CO₂, les émissions auraient dû être ramenées à 130 gr CO₂/km en 2015, ce qui n'a pas été le cas. Le nouvel objectif fixé dans la loi sur le CO₂ est de 95 gr CO₂/km à partir de 2020.

Le choix d'un véhicule (poids, émissions de gaz à effet de serre, type de motorisation) a une importance élevée sur l'impact environnemental de la mobilité. Plus les véhicules sont légers et 100% électriques, moins ils auront d'impacts environnementaux négatifs.

Dans le cadre des objectifs environnementaux, le projet tient compte des éléments suivants :

¹² OFS, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/espace-environnement/indicateurs-environnement/tous-les-indicateurs/reactions-de-la-societe/emissions-co2-voitures.assetdetail.23527108.html>

- les émissions de CO₂ dans le calcul de la taxe ;
- la suppression des réductions existantes pour des véhicules à motorisation hybride ;
- le maintien d'une réduction incitative de 20% durant trois ans pour les voitures de tourisme 100% électriques ;
- la nouvelle formule de taxe ne favorise pas les véhicules lourds, puissants et polluants.

Une taxation plus élevée de certains véhicules très polluants ne pouvait être mise en œuvre dans le cadre de l'initiative qui demandait une adaptation du montant de la taxe pour s'approcher significativement de la moyenne suisse.

Le projet tel que présenté est donc un élément qui s'intègre dans un ensemble de mesures de politique climatique cantonale et fédérale. Il répond ainsi au postulat 1227-A Hennequin « Actualiser la taxation des véhicules ».

IV. Conclusion

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement propose au Parlement d'adopter les modifications des bases légales permettant de réaliser l'initiative « Les plaques moins chères ! ».

Finalement, le comité d'initiative a activement participé aux travaux concernant la réduction de la taxe sur les véhicules. Les initiants ont pu étudier le projet de loi en détail et s'ils soutiennent globalement le message du Gouvernement, ils se montrent encore réservés sur certains points particuliers.

Veillez croire, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Députés, à l'assurance de notre parfaite considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA





Jacques Gerber
Président

Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Annexes :

- projet de révision partielle de la loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (RSJU 741.11) ;
- projet de révision totale du décret sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (RSJU 741.611) ;
- tableaux comparatifs avec commentaires ;
- simulation du projet de nouvelle taxe pour 120 exemples de voitures de tourisme.

Décret sur la taxation des véhicules routiers et des bateaux

Projet du

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu les articles 9 et 11 de la loi du 26 octobre 1978 sur la circulation routière et la taxation des véhicules routiers et des bateaux¹⁾,

arrête :

Assujettissement
à la taxe

Article premier ¹ Sont soumis à une taxe les véhicules routiers stationnés dans le canton du Jura qui, en vertu de la législation fédérale, doivent être munis d'un permis de circulation.

² La taxe est due par le détenteur du véhicule.

Terminologie

Art. 2 Les termes utilisés dans le présente décret pour désigner des personnes s'appliquent indifféremment aux femmes et aux hommes.

Exemptions

Art. 3 Ne sont pas soumis à la taxe :

- a) les véhicules appartenant à la Confédération, à la République et Canton du Jura, aux communes municipales et mixtes et à leurs sections, aux paroisses et aux groupements de communes;
- b) les véhicules des entreprises de transport automobile concessionnaires pour les véhicules affectés uniquement au trafic de ligne;
- c) les véhicules des personnes jouissant de l'exterritorialité selon les conditions internationales de réciprocité;
- d) les véhicules automobiles agricoles réquisitionnés par l'armée comme véhicules de traction en cas de service actif ou de guerre;
- e) les monoaxes agricoles et les remorques qui y sont attelées;
- f) les cyclomoteurs et les véhicules assimilés.

Exonération de
la taxe

Art. 4 ¹ Sur demande, un véhicule peut être exonéré totalement ou partiellement de la taxe lorsque :

- a) il est utilisé exclusivement à des fins de service public ou d'utilité publique;
- b) il est utilisé, par suite d'invalidité, par une personne qui est tributaire de son propre véhicule automobile, de celui d'une personne en ménage avec elle ou, en cas de placement en institution, de celui d'un proche;

- c) il ne circule sur la voie publique qu'exceptionnellement ou seulement sur un parcours restreint.

² L'exonération accordée est réévaluée au minimum tous les quatre ans.

Période de
taxation

Art. 5 La période de taxation est l'année civile.

A. Véhicules du
genre « voiture
de tourisme »
1. Mode de
calcul de la taxe
et tarifs

Art. 6 ¹ Pour les véhicules du genre « voiture de tourisme », la taxe est calculée en fonction du poids total du véhicule, de la puissance exprimée en kilowatts et des émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, au prorata du nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler.

² Le montant de la taxe se calcule en additionnant les trois parts variables suivantes :

- a) le poids total exprimé en kilogrammes tel qu'il est indiqué sur le permis de circulation (P) multiplié par la valeur progressive en francs du kilogramme (A) calculée de la manière suivante :
- 0.075 franc par kilogramme pour les 1 200 premiers kilogrammes;
 - 0.280 franc par kilogramme pour la tranche comprise entre 1 201 et 1 800 kilogrammes;
 - 0.290 franc par kilogramme pour la tranche supérieure à 1 800 kilogrammes;
- b) la puissance exprimée en kilowatts telle qu'elle est indiquée dans le permis de circulation (KW) multipliée par la valeur progressive en francs du kilowatt (B) calculée de la manière suivante :
- 0.10 franc par kilowatt pour les 52 premiers kilowatts;
 - 0.20 franc par kilowatt pour la tranche comprise entre 53 et 75 kilowatts;
 - 0.28 franc par kilowatt pour la tranche comprise entre 76 et 111 kilowatts;
 - 0.32 franc par kilowatt pour la tranche comprise entre 112 et 162 kilowatts;
 - 0.34 franc par kilowatt pour la tranche supérieure à 162 kilowatts;
- c) les émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru telles qu'elles découlent de l'article 7 (gr CO₂/km) multipliées par la valeur progressive en francs du gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru (C) calculée de la manière suivante :
- 0.45 franc par gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru pour les 118 premiers grammes;
 - 1.35 franc par gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru pour la tranche comprise entre 119 et 149 grammes;
 - 1.80 franc par gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru pour la tranche comprise entre 150 et 193 grammes;
 - 2.25 francs par gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru pour la tranche supérieure à 193 grammes.

³ La taxe maximale est plafonnée à 1 015 francs par année.

2. Valeur d'émissions CO₂

Art. 7 ¹ La valeur d'émissions CO₂ utilisée pour le calcul du montant de la taxe est mentionnée dans la réception par type suisse ou la fiche de données suisses du véhicule. Elle peut également provenir d'un document, équivalent à un certificat de conformité (COC) européen, établi par le constructeur du véhicule, une autorité étatique ou un des organes d'expertise mentionnés à l'annexe 2 de l'ordonnance fédérale du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers²⁾.

² La valeur d'émissions CO₂ suivante doit être utilisée en vue du calcul de la part variable prévue à l'article 6, alinéa 2, lettre c :

- a) pour les véhicules admis pour la première fois à la circulation en Suisse dès le 1^{er} janvier 2021, celle calculée selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP);
- b) pour les véhicules admis pour la première fois à la circulation en Suisse avant le 1^{er} janvier 2021, celle calculée selon la procédure d'essai du nouveau cycle européen de conduite (NEDC), à laquelle sont ajoutés 23 grammes de CO₂ émis par kilomètre parcouru;
- c) pour les véhicules dont la valeur d'émissions CO₂ n'est pas disponible dans un document officiel cité à l'alinéa 1, celle calculée avec les formules figurant dans l'annexe 4 de l'ordonnance fédérale du 30 novembre 2012 sur la réduction des émissions de CO₂³⁾.

B. Autres catégories de véhicules
1. Mode de calcul de la taxe et tarif

Art. 8 ¹ Pour toutes les autres catégories de véhicules, le calcul de la taxe se fonde sur le poids total du véhicule en kilogrammes tel qu'il est indiqué dans le permis de circulation, au prorata du nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler.

² La taxe de base s'élève à 348 francs pour les 1 000 premiers kilogrammes; pour chaque tranche supplémentaire de 1 000 kilogrammes, elle se réduit de 14 % du montant précédent.

2. Réduction en fonction de la catégorie du véhicule

Art. 9 ¹ Les voitures de livraison sont soumises aux trois quarts de la taxe de base (art. 8, al. 2).

² Les catégories de véhicules suivantes sont soumises à la moitié de la taxe de base (art. 8, al. 2) :

- a) voitures automobiles servant d'habitation;
- b) remorques affectées au transport de choses;
- c) remorques affectées au transport de personnes;
- d) caravanes;
- e) remorques pour engins de sport.

³ Les catégories de véhicules suivantes sont soumises au quart de la taxe de base (art. 8, al. 2) :

- a) chariots à moteur industriels;
- b) monoaxes industriels.

⁴ Les catégories de véhicules suivantes sont soumises au huitième de la taxe de base (art. 8, al. 2) :

- a) véhicules automobiles agricoles, à l'exception des chariots à moteur;
- b) chariots de travail;
- c) machines de travail;
- d) remorques de travail;
- e) semi-remorques caravanes et caravanes à usage forain.

⁵ Les chariots à moteur agricoles sont soumis au seizième de la taxe de base (art. 8, al. 2).

3. Réduction en fonction de la motorisation du véhicule

Art. 10 ¹ Les véhicules suivants bénéficient d'une réduction de 50 % sur le montant de la taxe de base (art. 8, al. 2) :

- a) véhicules comprenant un moteur à propulsion électrique;
- b) véhicules propulsés au gaz naturel;
- c) véhicules propulsés à l'hydrogène.

² Cette réduction est cumulable avec celle octroyée en application de l'article 9.

Plaques professionnelles

Art. 11 ¹ Les véhicules munis de plaques professionnelles sont soumis à des taxes spéciales .

² La taxe annuelle se monte à :

	Francs
- pour les voitures automobiles	642.--
- pour les motocycles	119.--
- pour les motocycles légers	37.--
- pour les véhicules automobiles agricoles	231.--
- pour les véhicules automobiles de travail	231.--
- pour les remorques	358.--

Carrosserie interchangeable

Art. 12 Les véhicules à carrosserie interchangeable sont taxés selon les taux applicables à la catégorie dont la taxe annuelle est la plus élevée.

Plaque interchangeable

Art. 13 En cas de plaque interchangeable, la taxe est due pour le véhicule dont la taxe annuelle est la plus élevée.

Véhicule de
remplacement

Art. 14 Lorsque le détenteur remplace son véhicule par un autre au sens des prescriptions fédérales, la taxe du véhicule remplacé continue à être perçue. Le véhicule de remplacement ne fait pas l'objet d'une nouvelle taxation.

Taxe sur les
bateaux

Art. 15 ¹ La taxe sur les bateaux est due pour l'année entière même si le bateau n'est utilisé qu'une partie de l'année.

² Pour les bateaux à rames, canots à dérive et voiliers d'une surface vélique de 15 m² au maximum, avec ou sans moteur, la taxe annuelle se monte à 23 francs.

³ Pour les voiliers sans moteur dotés d'une surface vélique de plus de 15 m², la taxe annuelle se monte à 34 francs.

⁴ Pour les voiliers avec moteur d'une surface vélique de plus de 15 m² et d'un poids maximal de 1 000 kilogrammes, la taxe annuelle se monte à 80 francs. Un supplément de 23 francs s'ajoute à la taxe pour chaque tranche entière ou partielle de 500 kilogrammes en sus.

⁵ Pour les bateaux à moteur, la taxe annuelle se monte à 5 francs par kilowatt.

Déclaration
obligatoire

Art. 16 ¹ Avant la mise en circulation d'un véhicule, le détenteur est tenu de déclarer à l'Office des véhicules les faits déterminants pour son assujettissement ou pour une modification de la taxation. Si la personne assujettie omet cet avis, l'Office des véhicules fixe la taxe selon sa libre appréciation.

² La même obligation est faite aux détenteurs de bateaux à munir du signe distinctif jurassien.

Taxation

Art. 17 ¹ La taxe est fixée pour la période de taxation.

² Sur demande écrite de la personne assujettie, la taxe annuelle est perçue en deux fois au début de chaque semestre.

³ Pour un véhicule mis en circulation au cours de la période de taxation, la taxe est fixée pour le temps écoulé depuis le jour où la plaque de contrôle a été délivrée jusqu'à la fin de la période de taxation ou jusqu'à la fin du premier semestre de l'année civile.

Procédure	Art. 18 La taxe est perçue d'avance; elle est exigible dès la notification de la taxation (remise de la facture de la taxe). L'Office des véhicules peut accorder un délai de paiement de trente jours.
Révision de la taxe	Art. 19 Si les plaques de contrôle sont déposées avant l'expiration de la période de taxation, les taxes payées sont bonifiées ou, sur demande, remboursées à partir du jour ouvrable suivant le dépôt.
Rappel de la taxe	Art. 20 ¹ Si la taxation n'a pas été effectuée ou si la taxe a été fixée trop bas, il est procédé à un rappel de la taxe due pour les cinq dernières années. ² Le droit de procéder au rappel de taxe s'éteint cinq ans après la fin de la période de taxation. ³ Un intérêt moratoire, dont le taux correspond à celui de l'intérêt moratoire prévu en matière fiscale, est perçu dès l'exigibilité de la taxe.
Taxe répressive	Art. 21 Quiconque omet de faire la déclaration obligatoire en application de l'article 16 est passible d'une amende correspondant au double du montant de la taxe réclamée après coup, mais équivalant au moins au montant de la taxe pour soixante jours.
Restitution de la taxe	Art. 22 ¹ La personne assujettie peut demander la restitution de la taxe : a) qu'elle a payée par erreur, qu'elle ne devait pas ou qu'elle ne devait qu'en partie; b) lorsque l'assujettissement s'éteint au cours d'une période de taxation. ² La demande de restitution doit être faite dans le délai de cinq ans dès le paiement ou dès l'extinction de l'assujettissement au cours d'une période de taxation.
Remise de la taxe	Art. 23 Une remise partielle ou totale peut être accordée, sur demande, pour les créances exigibles découlant du présent décret, lorsque leur recouvrement constitue une charge trop lourde pour la personne assujettie.
Autorités compétentes 1. Gouvernement	Art. 24 ¹ Le Gouvernement indexe, par voie d'arrêté, les tarifs des taxes fixés aux articles 6, alinéa 2, 8, alinéa 2, 11, alinéa 2, et 15, alinéas 2 à 5, lorsque l'indice suisse des prix à la consommation a varié de plus de cinq points. ² Il procède à un examen annuel.

³ L'indice de référence correspond à celui du mois de juillet précédant l'entrée en vigueur du présent décret.

2. Département ⁴ Le département auquel est rattaché l'Office des véhicules est compétent pour traiter des demandes d'exonération de la taxe en application de l'article 4, alinéa 1, lettres a et c, ainsi que les demande de remise de la taxe en application de l'article 23.

3. Office des véhicules ⁵ L'Office des véhicules est compétent pour toutes les autres décisions prévues dans le présent décret.

Voies de droit **Art. 25** ¹ Les décisions de l'Office des véhicules sont sujettes à opposition.

² Les décisions sur opposition de l'Office des véhicules sont sujettes à recours devant le juge administratif.

³ Les décisions du juge administratif sont sujettes à recours devant la Cour administrative.

⁴ Au surplus, le Code de procédure administrative⁴⁾ s'applique.

Disposition transitoire **Art. 26** Durant les trois premières années suivant l'entrée en vigueur du présent décret, les véhicules du genre « voiture de tourisme » disposant d'un moteur à propulsion 100 % électrique bénéficient d'une réduction de 20 % sur le montant de la taxe.

Dispositions d'exécution **Art. 27** Le Gouvernement édicte les dispositions d'exécution nécessaires.

Abrogation du droit en vigueur **Art. 28** Le décret du 6 décembre 1978 sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux est abrogé.

Entrée en
vigueur

Art. 29 Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur du présent décret.

Delémont, le

AU NOM DU PARLEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

La présidente :

Le secrétaire :

Amélie Brahier

Fabien Kohler

- 1) RSJU 741.11
- 2) RS 741.511
- 3) RS 641.711
- 4) RSJU 175.1

Loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux

Projet de modification du

Le Parlement de la République et Canton du Jura

arrête :

I.

La loi du 26 octobre 1978 sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux¹⁾ est modifiée comme il suit :

Titre de la loi (nouvelle teneur)

Loi sur la circulation routière et la taxation des véhicules routiers et des bateaux

Article premier (nouvelle teneur)

Article premier Les départements auxquels sont rattachés le Service des infrastructures, la police cantonale et l'Office des véhicules sont chargés de l'application de la législation fédérale sur la circulation routière.

Article 7 (nouvelle teneur)

Art. 7 Les examens médicaux et expertises des conducteurs de véhicules automobiles, prescrits par le droit fédéral, sont confiés à des médecins spécialistes du trafic SSML (Société suisse de médecine légale) reconnus par l'autorité compétente.

Section 3 (nouvelle teneur)

SECTION 3 : Taxation des véhicules routiers et des bateaux

Article 9 (nouvelle teneur)

Art. 9 ¹ Les véhicules routiers dont le lieu de stationnement se situe dans le canton du Jura, qui, en vertu de la législation fédérale, doivent être munis d'un permis de circulation, sont soumis à une taxe calculée en fonction du nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler et :

- a) pour les véhicules du genre « voiture de tourisme », du poids total, de la puissance exprimée en kilowatts ainsi que des émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru;
- b) pour toutes les autres catégories de véhicules, du poids total du véhicule.

² Les bateaux munis du signe distinctif jurassien sont soumis à une taxe calculée en fonction de la puissance propulsive de leur moteur ou de la surface vélique. Le poids maximal du bateau peut également être pris en compte.

Article 11 (nouvelle teneur)

Art. 11 ¹ Le Parlement détermine, par voie de décret, les modes de calcul et les tarifs, les cas d'exemption, l'échelonnement ainsi que la perception des taxes.

² Il peut prévoir des réductions en fonction de la catégorie et de la motorisation du véhicule.

³ Il peut prévoir des cas dans lesquels un véhicule peut, sur demande, être exonéré totalement ou partiellement de la taxe.

⁴ Il peut prévoir des cas dans lesquels la taxe peut faire l'objet d'une remise.

Article 13, alinéa 2, lettre e (nouvelle teneur)

² Ne tombent pas sous le coup de cette interdiction les véhicules à moteur utilisés par :

(...)

- e) le Service des infrastructures;

II.

Dans l'ensemble du texte, le terme "impôt" est remplacé par "taxe".

III.

¹ La présente modification est soumise au référendum facultatif.

² Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur de la présente modification.

Delémont, le

AU NOM DU PARLEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

La présidente :

Le secrétaire :

Amélie Brahier

Fabien Kohler

¹) RSJU 741.11

Loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux - RSJU 741.11

Texte actuel	Projet de modification	Commentaire
<p>Titre de la loi</p> <p>Loi sur la circulation routière et l'imposition des véhicules routiers et des bateaux</p>	<p>Titre de la loi</p> <p>Loi sur la circulation routière et la taxation des véhicules routiers et des bateaux</p>	<p>Actuellement, la loi n'est pas harmonisée s'agissant des termes utilisés pour définir le produit résultant de l'assujettissement des conducteurs à une contrepartie monétaire pour la mise en circulation des véhicules. En effet, deux termes différents sont utilisés : impôt (dans le titre et dans le corps du texte) et taxe (dans le décret). Il y a donc lieu d'unifier la terminologie de la loi par l'intermédiaire de la présente révision. En affectant exclusivement ce produit monétaire à l'article 10 de la présente loi, il apparaît qu'il s'agit d'une taxe. La terminologie de l'intégralité de la loi doit ainsi être adaptée dans ce sens. Cette adaptation permet de réaliser la motion n°1234 intitulée « Véhicules : taxe ou impôt ? TAXE ! » acceptée par le Parlement le 30 janvier 2019.</p>
<p>Article premier</p> <p>Le Département de la Police et le Département de l'Environnement et de l'Équipement sont chargés de l'application de la législation fédérale sur la circulation routière.</p>	<p>Article premier</p> <p>Les départements auxquels sont rattachés le Service des infrastructures, la police cantonale et l'Office des véhicules sont chargés de l'application de la législation fédérale sur la circulation routière.</p>	<p>Comme les noms des départements ainsi que le rattachement d'un service ou d'un office à un département peuvent changer au début de chaque législature, il est préférable de ne pas citer nommément un département dans la loi. La terminologie est ainsi adaptée conformément à la pratique suivie ces dernières années.</p>
<p>Art. 7</p> <p>Les examens médicaux et expertises des conducteurs de véhicules automobiles, prescrits par le droit fédéral, sont confiés à des médecins-conseils ou à des instituts spécialisés reconnus par l'autorité compétente.</p>	<p>Art. 7</p> <p>Les examens médicaux et expertises des conducteurs de véhicules automobiles, prescrits par le droit fédéral, sont confiés à des médecins spécialistes du trafic SSML (Société suisse de médecine légale) reconnus par l'autorité compétente.</p>	<p>Selon l'article 5a de l'ordonnance fédérale réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51), les examens relevant de la médecine du trafic peuvent être réalisés seulement sous la responsabilité de médecin reconnu. Il existe plusieurs niveaux de reconnaissance de médecins. En particulier, cet article se réfère aux examens de niveau 4. Les médecins pouvant procéder à de tels examens sont reconnus s'ils possèdent le titre de spécialiste en médecine du trafic SSML (Société suisse de médecine légale) ou un titre reconnu comme équivalent (art. 5b, al. 4, OAC).</p>
<p>SECTION 3 : Imposition des véhicules routiers et des bateaux</p>	<p>SECTION 3 : Taxation des véhicules routiers et des bateaux</p>	<p>Le terme « Imposition » est remplacé par « Taxation » (cf. commentaire relatif au titre de la loi).</p>

Art. 9

¹ Les véhicules routiers qui circulent sur la voie publique et dont le lieu de stationnement est dans le canton du Jura sont soumis à un impôt calculé en fonction du poids total du véhicule et du nombre de jours pendant lesquels ce dernier a été autorisé à circuler.

² Les bateaux munis du signe distinctif jurassien sont soumis à un impôt calculé en fonction de la puissance propulsive de leur moteur ou de la surface vélique. Le poids maximal du bateau peut également être pris en compte.

Art. 9

¹ Les véhicules routiers dont le lieu de stationnement se situe dans le canton du Jura, qui, en vertu de la législation fédérale, doivent être munis d'un permis de circulation, sont soumis à une taxe calculée en fonction du nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler et :

- a) pour les véhicules du genre « voiture de tourisme », du poids total, de la puissance exprimée en kilowatts ainsi que des émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru;
- b) pour toutes les autres catégories de véhicules, du poids total du véhicule.

² Les bateaux munis du signe distinctif jurassien sont soumis à une taxe calculée en fonction de la puissance propulsive de leur moteur ou de la surface vélique. Le poids maximal du bateau peut également être pris en compte.

Alinéa 1 : Cet article fixe le principe de la taxation des véhicules. Il détermine quels véhicules sont taxés ainsi que les critères de taxation. A l'heure actuelle, la taxation de tous les véhicules se calcule en fonction du poids total de celui-ci et du nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler.

Les véhicules doivent remplir deux critères cumulatifs pour être soumis à la taxe :

- le lieu de stationnement doit se situer dans le canton du Jura ; le lieu de stationnement est déterminé conformément à l'article 77 de l'ordonnance fédérale réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51) ;
- ils doivent être munis d'un permis de circulation en application de la législation fédérale (art. 71 et suivants OAC) ; à l'exception des véhicules pour lesquels ni le permis de circulation ni les plaques de contrôle ne sont nécessaires (art. 72 OAC), un véhicule doit être muni d'un permis de circulation pour pouvoir circuler sur la voie publique.

Comme cet article vise la mise en œuvre de l'initiative, il y a lieu de le modifier. Les modifications dans les critères de taxation concernant les catégories de véhicules dont la taxe se situait au-dessus de la moyenne suisse. Dans ce cadre, il convient de prévoir une distinction entre les véhicules du genre « voiture de tourisme » et les 46 autres catégories de véhicules.

Le critère du nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler reste pour toutes les catégories de véhicules.

En revanche, les véhicules du genre « voiture de tourisme » seront désormais taxés sur la base de trois critères :

- le poids total du véhicule (comme actuellement) ;
- la puissance du véhicule exprimée en kilowatts ;
- les émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru.

Ce mode de calcul ne concerne pas les véhicules du genre

		<p>« voiture de tourisme lourde », c'est-à-dire les véhicules dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes.</p> <p>Pour toutes les autres catégories de véhicules, en raison des critères disponibles, le mode de calcul selon le poids total du véhicule ne change pas. Le montant de la taxe pourra être adapté en fonction de la catégorie du véhicule au sens de l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) et/ou du type de motorisation au moyen de rabais comme dans le système actuel.</p> <p><u>Alinéa 2</u> : Le terme « impôt » est remplacé par « taxe » (cf. commentaire relatif au titre de la loi).</p>
<p>Art. 11</p> <p>Le Parlement fixe par voie de décret les bases d'imposition et règle l'échelonnement ainsi que la perception et l'affectation des impôts.</p>	<p>Art. 11</p> <p>¹ Le Parlement détermine, par voie de décret, les modes de calcul et les tarifs, les cas d'exemption, l'échelonnement ainsi que la perception des taxes.</p> <p>² Il peut prévoir des réductions en fonction de la catégorie et de la motorisation du véhicule.</p> <p>³ Il peut prévoir des cas dans lesquels un véhicule peut, sur demande, être exonéré totalement ou partiellement de la taxe.</p> <p>⁴ Il peut prévoir des cas dans lesquels la taxe peut faire l'objet d'une remise.</p>	<p><u>Alinéa 1</u> : Cet alinéa reprend en partie l'actuel article 11 en ajoutant la détermination des véhicules exemptés du paiement de la taxe dans la clause de délégation et en supprimant la référence à l'affectation des taxes, car tant le décret actuel que le projet de nouveau décret ne contiennent aucune référence à l'affectation qui est réglé à l'article 10 de la loi et n'est pas modifiée dans le cadre du présent projet. Le terme « impôt » est également remplacé par « taxe » (cf. commentaire relatif au titre de la loi).</p> <p>S'agissant des modes de calcul des tarifs de la taxe pour les véhicules du genre « voiture de tourisme », ils seront comme actuellement fixés dans un décret. Le Parlement devra fixer les différents paliers et les tarifs de chaque palier pour les trois critères de taxation prévus à l'article 9, alinéa 1, lettre a (poids total, puissance et émissions de CO₂). Afin de respecter l'initiative, la loi ne peut pas prévoir de donner la compétence au Parlement de fixer des tarifs (minimum-maximum) sous forme de fourchette pour les trois critères. Les tarifs devront ainsi être fixes.</p> <p>Pour toutes les autres catégories de véhicules, les tarifs basés sur le poids total seront fixés comme actuellement dans un décret.</p> <p><u>Alinéa 2</u> : Même si des réductions sont déjà prévues pour des catégories particulières de véhicules dans le décret actuel (art. 6), il n'y avait pas formellement de clause de délégation dans la loi. Cet alinéa permettra ainsi au Parlement de prévoir des réductions pour certains véhicules, y compris les</p>

		<p>véhicules du genre « voiture de tourisme », en fonction de sa catégorie (au sens de l'OETV) et de sa motorisation.</p> <p><u>Alinéa 3</u> : Cet alinéa donne la possibilité au Parlement de prévoir, comme c'est déjà le cas dans le décret actuel (art. 17), des cas dans lesquels le véhicule n'est pas exempté du paiement de la taxe, mais où il peut, sur demande, être exonéré totalement ou partiellement de la taxe (p. ex. véhicule utilisé par des personnes en situation de handicap).</p> <p><u>Alinéa 4</u> : Cet alinéa donne la possibilité au Parlement de prévoir, comme cela figure déjà dans le décret actuel (art. 18), des cas dans lesquels la taxe peut faire l'objet d'une remise.</p>
<p>Art. 13</p> <p>² Ne tombent pas sous le coup de cette interdiction les véhicules à moteur utilisés par :</p> <p>(...)</p> <p>e) le service des bâtiments et des ponts et chaussées, y compris l'entretien des routes;</p>	<p>Art. 13</p> <p>² Ne tombent pas sous le coup de cette interdiction les véhicules à moteur utilisés par :</p> <p>(...)</p> <p>e) le Service des infrastructures;</p>	<p>Adaptation de la dénomination de cette unité administrative suite à la création en 2013 du Service des infrastructures.</p>
	<p>Dans l'ensemble du texte, le terme "impôt" est remplacé par "taxe".</p>	<p>Ajout d'une clause générale permettant de remplacer le terme d'« impôt » par celui de « taxe » (cf. commentaire relatif au titre de la loi).</p>

Décret sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux - RSJU 741.611		
Texte actuel	Projet de nouveau texte	Commentaire
Titre du décret Décret sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux	Titre du décret Décret sur la taxation des véhicules routiers et des bateaux	Le terme « imposition » est remplacé par « taxation ».
<i>Assujettissement à la taxe</i> Article premier 1 Sont soumis à une taxe tout véhicule automobile et sa remorque stationnés dans le canton du Jura et qui, en vertu de la législation fédérale, doivent être munis de permis de circulation. 2 C'est le détenteur du véhicule qui doit payer la taxe sur les véhicules.	<i>Assujettissement à la taxe</i> Article premier 1 Sont soumis à une taxe les véhicules routiers stationnés dans le canton du Jura qui, en vertu de la législation fédérale, doivent être munis d'un permis de circulation. 2 La taxe est due par le détenteur du véhicule.	Seules des adaptations terminologiques et rédactionnelles ont été effectuées dans cet article. Le terme « véhicules routiers » englobe les remorques de telle sorte qu'il n'y a pas lieu de les citer. La qualité de « détenteur du véhicule » est déterminée par des règles fixées dans le droit fédéral, en particulier à l'article 78 OAC.
	<i>Terminologie</i> Art. 2 Les termes utilisés dans le présent décret pour désigner des personnes s'appliquent indifféremment aux femmes et aux hommes.	Ajout de la clause épiciène.
<i>Exonérations</i> Art. 2 1 Sont exonérés de la taxe : a) la Confédération, la République et Canton du Jura, les communes municipales et mixtes et leurs sections, les paroisses et les groupements de communes; b) les hôpitaux régionaux et de district; c) les détenteurs d'automobiles postales et les entreprises de transport automobile	<i>Exemptions</i> Art. 3 Ne sont pas soumis à la taxe : a) les véhicules appartenant à la Confédération, à la République et Canton du Jura, aux communes municipales et mixtes et à leurs sections, aux paroisses et aux groupements de communes;	De manière générale, le terme « exonérations » est remplacé par « exemptions » et il est désormais fait référence aux véhicules ou types de véhicules et non plus aux détenteurs/propriétaires dans les différents cas d'exemptions. Le projet prévoit d'enlever les véhicules de l'Hôpital du Jura de la liste des véhicules qui ne sont d'office pas soumis à la taxe. En effet, l'Hôpital du Jura est un établissement autonome de droit public qui réalise principalement des tâches de service public et d'utilité publique. De ce fait, afin de ne pas créer une inégalité de traitement, il paraît opportun de traiter l'Hôpital du Jura comme les autres institutions paraétatiques et celles au bénéfice d'un contrat de prestations avec l'Etat, dont les véhicules peuvent bénéficier, sur demande et sous

<p>cessionnaires pour les véhicules affectés uniquement au trafic de ligne;</p> <p>d) les personnes jouissant de l'extraterritorialité selon les conditions internationales de réciprocité;</p> <p>e) les véhicules automobiles agricoles réquisitionnés par l'armée comme véhicules de traction en cas de service actif ou de guerre.</p> <p>² Les monoaxes agricoles et les remorques qui y sont attelées sont également exonérés de la taxe.</p>	<p>b) les véhicules des entreprises de transport automobile concessionnaires pour les véhicules affectés uniquement au trafic de ligne;</p> <p>c) les véhicules des personnes jouissant de l'extraterritorialité selon les conditions internationales de réciprocité;</p> <p>d) les véhicules automobiles agricoles réquisitionnés par l'armée comme véhicules de traction en cas de service actif ou de guerre;</p> <p>e) les monoaxes agricoles et les remorques qui y sont attelées;</p> <p>f) les cyclomoteurs et les véhicules assimilés.</p>	<p>certaines conditions, d'une exonération totale ou partielle de la taxe conformément à l'article 4, alinéa 1, lettre a.</p> <p>La dénomination de l'alinéa b (anciennement alinéa c) a été adaptée, car elle est désuète.</p> <p>En pratique, les cyclomoteurs et les véhicules assimilés (cycles électriques devant être muni d'un permis de circulation, chaises de personnes invalides immatriculées comme des cyclomoteurs, etc.) ne sont actuellement pas taxés. Ils sont uniquement soumis à des émoluments pour des prestations effectuées par l'Office des véhicules (p. ex. délivrance d'une nouvelle plaque ou d'un nouveau permis de circulation). Il est ainsi proposé de les ajouter à la liste des véhicules exemptés de la taxe (let. f).</p>
<p><i>Réduction de la taxe</i></p> <p>Art. 17</p> <p>Sur demande, la taxe peut être réduite :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lorsque le détenteur utilise le véhicule à des fins d'utilité générale; 2. lorsque le détenteur utilise le véhicule dans l'intérêt d'une corporation selon l'article 2, alinéa 1, lettre a; 3. lorsque, par suite d'invalidité, une personne est tributaire de son propre véhicule automobile, de celui d'une personne en ménage avec lui ou, en cas de placement en institution, de celui d'un proche; 4. lorsque le détenteur du véhicule ne circule sur la voie publique qu'exceptionnellement ou seulement sur un parcours restreint. 	<p><i>Exonération de la taxe</i></p> <p>Art. 4</p> <p>¹ Sur demande, un véhicule peut être exonéré totalement ou partiellement de la taxe lorsque :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) il est utilisé exclusivement à des fins de service public ou d'utilité publique; b) il est utilisé, par suite d'invalidité, par une personne qui est tributaire de son propre véhicule automobile, de celui d'une personne en ménage avec elle ou, en cas de placement en institution, de celui d'un proche; c) il ne circule sur la voie publique qu'exceptionnellement ou seulement sur un parcours restreint. <p>² L'exonération accordée est réévaluée au minimum tous les quatre ans.</p>	<p>De manière générale, les termes « réduction de la taxe » sont remplacés par « exonération de la taxe ». Sur demande, un véhicule pourra être exonéré totalement ou partiellement de la taxe.</p> <p>Les actuels chiffres 1 et 2 de l'article 17 sont fusionnés. Les mêmes termes que ceux figurant à l'article 69, alinéa 1, lettre h, de la loi d'impôt (LI ; RSJU 641.11) seront désormais utilisés. En effet, les notions de « à des fins d'utilité générale » et de « dans l'intérêt d'une corporation » n'étaient pas très claires et pouvaient prêter à confusion. En pratique, la nouvelle lettre a s'appliquera, comme actuellement, principalement aux véhicules appartenant à des personnes morales qui poursuivent des buts de service public ou d'utilité publique et qui sont exonérées de l'impôt d'Etat. Elle pourra également s'appliquer aux véhicules des établissements autonomes de droit public (p. ex. l'Hôpital du Jura) qui poursuivent <i>de facto</i> des buts de service public.</p> <p>Des buts de service public sont poursuivis, par exemple, lorsque les bénéfices de la personne morale sont distribués à des collectivités publiques ou lorsque son activité vise essentiellement à remplir des tâches publiques. Une personne morale poursuit des buts d'utilité publique lorsqu'elle effectue son activité dans l'intérêt général et à condition que sa motivation soit désintéressée.</p>

		<p>La base légale prévoit désormais que le véhicule doit être utilisé exclusivement à des fins de service public ou d'utilité publique pour pouvoir bénéficier d'une exonération totale ou partielle de la taxe.</p> <p>Les lettres b et c sont reprises des actuels chiffres 3 et 4 de l'article 17.</p> <p>Comme l'exonération de la taxe se fait uniquement sur demande et est accordée totalement ou partiellement à un véhicule en fonction d'une situation précise, il est important de prévoir dans le décret que l'exonération accordée doit être réévaluée à des intervalles réguliers, en particulier afin de contrôler si les éléments ayant conduit à l'octroi de l'exonération ont évolué.</p>
<p><i>Période de taxation</i></p> <p>Art. 3</p> <p>La période de taxation est l'année civile.</p>	<p><i>Période de taxation</i></p> <p>Art. 5</p> <p>La période de taxation est l'année civile.</p>	<p>L'article 3 de l'actuel décret est repris sans adaptation.</p>
<p><i>Calcul de la taxe</i></p> <p>Art. 4</p> <p>¹ Le calcul de la taxe se fonde sur le poids total du véhicule en kilogrammes tel qu'il est indiqué sur le permis de circulation et sur le nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler.</p> <p>² Les véhicules munis de plaques professionnelles sont soumis à des taxes spéciales.</p>	<p><i>A. Véhicules du genre « voiture de tourisme »</i></p> <p><i>1. Mode de calcul de la taxe et tarifs</i></p> <p>Art. 6</p> <p>¹ Pour les véhicules du genre « voiture de tourisme », la taxe est calculée en fonction du poids total du véhicule, de la puissance exprimée en kilowatts et des émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, au prorata du nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler.</p> <p>² Le montant de la taxe se calcule en additionnant les trois parts variables suivantes :</p> <p>a) le poids total exprimé en kilogrammes tel qu'il est indiqué sur le permis de circulation (P) multiplié par la valeur progressive en francs du kilogramme (A) calculée de la manière suivante :</p>	<p>Comme le prévoit la nouvelle teneur de l'article 9, alinéa 1, lettre a, de la loi, la taxe pour les voitures de tourisme sera désormais calculée en fonction de trois critères : le poids total du véhicule, sa puissance en kilowatts et ses émissions de CO₂.</p> <p>La formule de taxe sera la suivante : $T = (P \times A) + (KW \times B) + (g \text{ CO}_2/\text{km} \times C)$, où :</p> <ul style="list-style-type: none"> - T est le montant de la taxe annuelle en francs ; - P est le poids total en kg ; - KW est la puissance en kilowatts ; - g CO₂/km correspond aux émissions de CO₂ en grammes par kilomètre parcouru ; - A, B, et C sont les tarifs en francs pour chaque critère. <p>La nouvelle taxe a été basée sur les caractéristiques des 40'147 voitures de tourisme constituant le parc automobile jurassien en janvier 2023, dont les valeurs moyennes étaient d'environ 1800 kg, 111 KW et 149 g de CO₂/km.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - 0.075 franc par kilogramme pour les 1 200 premiers kilogrammes ; - 0.280 franc par kilogramme pour la tranche comprise entre 1 201 et 1 800 kilogrammes ; - 0.290 franc par kilogramme pour la tranche supérieure à 1 800 kilogrammes ; <p>b) la puissance exprimée en kilowatts telle qu'elle est indiquée dans le permis de circulation (KW) multipliée par la valeur progressive en francs du kilowatt (B) calculée de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0.10 franc par kilowatt pour les 52 premiers kilowatts ; - 0.20 franc par kilowatt pour la tranche comprise entre 53 et 75 kilowatts ; - 0.28 franc par kilowatt pour la tranche comprise entre 76 et 111 kilowatts ; - 0.32 franc par kilowatt pour la tranche comprise entre 112 et 162 kilowatts ; - 0.34 franc par kilowatt pour la tranche supérieure à 162 kilowatts ; <p>c) les émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru telles qu'elles découlent de l'article 7 (gr CO₂/km) multipliées par la valeur progressive en francs du gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru (C) calculée de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0.45 franc par gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru pour les 118 premiers grammes ; - 1.35 franc par gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru pour la tranche comprise entre 119 et 149 grammes ; 	<p>Le système prévoit une taxation progressive par paliers pour chaque critère. À titre d'exemple, une voiture légère et peu puissante à essence (1360 kg, 51 KW, 134 g CO₂/km) paierait une taxe de 214,60 francs, tandis qu'une voiture électrique lourde et puissante avec la réduction temporaire de 20 % prévue à l'article 26 (2634 kg, 393 KW, 0 g CO₂/km) paierait une taxe de 491,70 francs.</p> <p>La taxe maximale annuelle est plafonnée à 1 015 francs (alinéa 3) afin d'éviter une augmentation importante pour une partie des automobilistes jurassiens et de respecter l'initiative populaire "Les plaques moins chères !".</p> <p>Pour le surplus, il est renvoyé aux explications figurant dans le message, en particulier sur les conséquences de ce nouveau mode de calcul.</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> - 1.80 franc par gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru pour la tranche comprise entre 150 et 193 grammes ; - 2.25 francs par gramme de CO₂ émis par kilomètre parcouru pour la tranche supérieure à 193 grammes. <p>³ La taxe maximale est plafonnée à 1 015 francs par année.</p>	
	<p>2. Valeur d'émissions CO₂</p> <p>Art. 7</p> <p>¹ La valeur d'émissions CO₂ utilisée pour le calcul du montant de la taxe est mentionnée dans la réception par type suisse ou la fiche de données suisses du véhicule. Elle peut également provenir d'un document, équivalent à un certificat de conformité (COC) européen, établi par le constructeur du véhicule, une autorité étatique ou un des organes d'expertise mentionnés à l'annexe 2 de l'ordonnance fédérale du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers.</p> <p>² La valeur d'émissions CO₂ suivante doit être utilisée en vue du calcul de la part variable prévue à l'article 6, alinéa 2, lettre c :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pour les véhicules admis pour la première fois à la circulation en Suisse dès le 1^{er} janvier 2021, celle calculée selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) ; b) pour les véhicules admis pour la première fois à la circulation en Suisse avant le 1^{er} janvier 2021, celle calculée selon la procédure d'essai du nouveau cycle européen de conduite (NEDC), à laquelle sont ajoutés 23 grammes de CO₂ émis par kilomètre parcouru ; 	<p>Les différents documents officiels, dans lesquels la valeur d'émissions CO₂ est indiquée, sont énumérés à l'alinéa 1. En principe, la valeur d'émissions CO₂ est mentionnée dans la réception par type suisse ou la fiche de données suisses du véhicule. Cette valeur peut également figurer dans d'autres documents qui doivent équivaloir à un certificat de conformité (COC) européen.</p> <p>Depuis le 1^{er} janvier 2021, la norme de calcul des émissions de CO₂ des véhicules légers est la procédure (WLTP). Cette norme sera utilisée pour toutes les voitures de tourisme admises pour la première fois à la circulation en Suisse dès le 1^{er} janvier 2021 afin de pouvoir calculer les émissions de CO₂ exprimées en grammes de CO₂ par kilomètre parcouru prévues à l'article 6, alinéa 2, lettre c.</p> <p>Pour les véhicules admis pour la première fois à la circulation en Suisse avant le 1^{er} janvier 2021, l'ancienne norme (NEDC) sera prise en considération. Une règle de conversion, correspondant à l'ajout de 23 grammes de CO₂ émis par kilomètre parcouru, est fixée à la lettre b. Cette règle de conversion est similaire à celle retenue par le canton de Neuchâtel et correspond à la différence entre l'ancien objectif de la Confédération (95 g/km) et le nouveau en WLTP (118 g/km). En effet, depuis 2021, selon la procédure WLTP, les émissions des voitures de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse ne doivent en moyenne pas dépasser 118 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru.</p> <p>Cette conversion n'est pas réglée de manière claire par la Confédération. Toutefois, avec le renouvellement du parc automobile, la transition entre la norme NEDC et la norme WLTP est temporaire. La conversion se fera uniquement lors du premier calcul de la taxe et ne demandera pas un surplus</p>

	<p>c) pour les véhicules dont la valeur d'émissions CO₂ n'est pas disponible dans un document officiel cité à l'alinéa 1, celle calculée avec les formules figurant dans l'annexe 4 de l'ordonnance fédérale du 30 novembre 2012 sur la réduction des émissions de CO₂.</p>	<p>de travail important pour l'administration.</p> <p>Pour un petit nombre de véhicules, tant les données WLTP que NEDC ne sont pas disponibles dans un des différents documents officiels cités à l'alinéa 1. Dans ces situations, la valeur d'émissions CO₂ sera calculée avec les formules figurant dans l'annexe 4 de l'ordonnance fédérale du 30 novembre 2012 sur la réduction des émissions de CO₂ (RS 641.711).</p>
<p><i>Taxe normale</i></p> <p>Art. 5</p> <p>La taxe normale s'élève à 307 francs pour les 1 000 premiers kilos; pour chaque tranche supplémentaire de 1 000 kilos, elle se réduit de 14 % du montant précédent.</p>	<p><i>B. Autres catégories de véhicules</i></p> <p><i>1. Mode de calcul de la taxe et tarif</i></p> <p>Art. 8</p> <p>¹ Pour toutes les autres catégories de véhicules, le calcul de la taxe se fonde sur le poids total du véhicule en kilogrammes tel qu'il est indiqué dans le permis de circulation, au prorata du nombre de jours pendant lesquels le véhicule a été autorisé à circuler.</p> <p>² La taxe de base s'élève à 348 francs pour les 1 000 premiers kilogrammes; pour chaque tranche supplémentaire de 1 000 kilogrammes, elle se réduit de 14 % du montant précédent.</p>	<p>Le mode de calcul selon le poids total en kilogrammes et les différentes réductions pour certaines catégories de véhicules ne sont pas modifiés pour toutes les autres catégories de véhicules que ceux du genre « voiture de tourisme ».</p> <p>A l'alinéa 2, seul le tarif a été adapté et correspond à celui appliqué depuis le 1^{er} janvier 2005 conformément à l'article premier, alinéa 2, de l'arrêté du 21 décembre 2004 portant indexation de la taxe sur les véhicules (RSJU 741.611.02).</p> <p>Le montant de la taxe de base correspond à l'addition des différentes tranches de 1 000 kilogrammes.</p>
<p><i>Taxe pour catégories particulières de véhicules</i></p> <p>Art. 6</p> <p>¹ Les véhicules suivants sont soumis à la moitié de la taxe normale :</p> <p>a) remorques servant au transport de choses;</p> <p>b) remorques servant au transport de personnes;</p> <p>c) voitures automobiles d'habitation;</p> <p>d) caravanes;</p> <p>e) remorques pour le transport des engins de sport;</p>	<p><i>2. Réduction en fonction de la catégorie du véhicule</i></p> <p>Art. 9</p> <p>¹ Les voitures de livraison sont soumises aux trois quarts de la taxe de base (art. 8, al. 2).</p> <p>² Les catégories de véhicules suivantes sont soumises à la moitié de la taxe de base (art. 8, al. 2) :</p> <p>a) voitures automobiles servant d'habitation;</p> <p>b) remorques affectées au transport de choses;</p> <p>c) remorques affectées au transport de personnes;</p>	<p>Cet article reprend en grande partie l'actuel article 6 du décret avec quelques adaptations rédactionnelles de la dénomination de certains véhicules.</p> <p>Il est désormais procédé à une distinction entre les réductions en fonction de la catégorie du véhicule et ceux en fonction de la motorisation.</p> <p>A l'alinéa 1, une réduction est désormais prévue pour les voitures de livraison, car la taxe actuelle était supérieure à la moyenne suisse. Afin de mettre en œuvre les buts poursuivis par l'initiative, les voitures de livraison ne seront plus soumises qu'au trois quarts de la taxe de base, ce qui permettra de s'approcher significativement de la moyenne suisse de cette catégorie de véhicules.</p> <p>La taxe de base correspond à celle calculée en application de l'article 8, alinéa 2.</p>

<p>f) véhicules comprenant un moteur à propulsion électrique;</p> <p>g) véhicules propulsés au gaz naturel;</p> <p>h) véhicules propulsés à l'hydrogène.</p> <p>² Les véhicules suivants sont soumis au quart de la taxe normale :</p> <p>a) chariots à moteur industriels;</p> <p>b) monoaxes industriels.</p> <p>³ Les véhicules suivants sont soumis au huitième de la taxe normale :</p> <p>a) véhicules automobiles agricoles, à l'exception des chariots à moteur;</p> <p>b) chariots de travail;</p> <p>c) machines de travail;</p> <p>d) remorques de travail;</p> <p>e) ...</p> <p>f) semi-remorques caravanes et caravanes à usage forain.</p> <p>⁴ Les véhicules suivants sont soumis au seizième de la taxe normale : chariots à moteur agricoles.</p>	<p>d) caravanes;</p> <p>e) remorques pour engins de sport.</p> <p>³ Les catégories de véhicules suivantes sont soumises au quart de la taxe de base (art. 8, al. 2) :</p> <p>a) chariots à moteur industriels;</p> <p>b) monoaxes industriels.</p> <p>⁴ Les catégories de véhicules suivantes sont soumises au huitième de la taxe de base (art. 8, al. 2) :</p> <p>a) véhicules automobiles agricoles, à l'exception des chariots à moteur;</p> <p>b) chariots de travail;</p> <p>c) machines de travail;</p> <p>d) remorques de travail;</p> <p>e) semi-remorques caravanes et caravanes à usage forain.</p> <p>⁵ Les chariots à moteur agricoles sont soumis au seizième de la taxe de base (art. 8, al. 2).</p>	
---	--	--

	<p><i>3. Réduction en fonction de la motorisation du véhicule</i></p> <p>Art. 10</p> <p>¹ Les véhicules suivants bénéficient d'une réduction de 50 % sur le montant de la taxe de base (art. 8, al. 2) :</p> <p>a) véhicules comprenant un moteur à propulsion électrique;</p> <p>b) véhicules propulsés au gaz naturel;</p> <p>c) véhicules propulsés à l'hydrogène.</p> <p>² Cette réduction est cumulable avec celle octroyée en application de l'article 9.</p>	<p>L'alinéa 1 reprend les réductions en fonction de la motorisation du véhicule qui étaient prévues à l'article 6, alinéa 1, lettres f à h, du décret actuel. Ces réductions ne s'appliquent désormais plus aux véhicules du genre « voiture de tourisme » et ne concernent donc uniquement que les 46 autres catégories de véhicules.</p> <p>La réduction en fonction de la motorisation peut être cumulée avec celle octroyée en fonction de la catégorie de véhicules (art. 9).</p> <p>A titre d'exemple, une voiture de livraison comprenant un moteur à propulsion électrique sera soumise aux trois quarts de la taxe de base (art. 9, al. 1) et bénéficiera d'une réduction de 50 % (art. 10, al. 1, lettre a). La taxe facturée correspondra ainsi au 37,5 % (0,75 x 0,5) de la taxe de base calculée en application de l'article 8, alinéa 2.</p>																												
<p><i>Plaques professionnelles</i></p> <p>Art. 7</p> <p>La taxe annuelle pour les plaques professionnelles se monte à :</p> <table data-bbox="159 842 712 1217"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">Francs</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- pour les voitures automobiles</td> <td style="text-align: right;">569.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les motocycles</td> <td style="text-align: right;">106.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les motocycles légers</td> <td style="text-align: right;">33.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les véhicules automobiles agricoles</td> <td style="text-align: right;">205.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les véhicules automobiles de travail</td> <td style="text-align: right;">205.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les remorques</td> <td style="text-align: right;">317.-</td> </tr> </tbody> </table>		Francs	- pour les voitures automobiles	569.-	- pour les motocycles	106.-	- pour les motocycles légers	33.-	- pour les véhicules automobiles agricoles	205.-	- pour les véhicules automobiles de travail	205.-	- pour les remorques	317.-	<p><i>Plaques professionnelles</i></p> <p>Art. 11</p> <p>¹ Les véhicules munis de plaques professionnelles sont soumis à des taxes spéciales.</p> <p>² La taxe annuelle se monte à :</p> <table data-bbox="725 922 1294 1297"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">Francs</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- pour les voitures automobiles</td> <td style="text-align: right;">642.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les motocycles</td> <td style="text-align: right;">119.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les motocycles légers</td> <td style="text-align: right;">37.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les véhicules automobiles agricoles</td> <td style="text-align: right;">231.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les véhicules automobiles de travail</td> <td style="text-align: right;">231.-</td> </tr> <tr> <td>- pour les remorques</td> <td style="text-align: right;">358.-</td> </tr> </tbody> </table>		Francs	- pour les voitures automobiles	642.-	- pour les motocycles	119.-	- pour les motocycles légers	37.-	- pour les véhicules automobiles agricoles	231.-	- pour les véhicules automobiles de travail	231.-	- pour les remorques	358.-	<p>L'alinéa 1 est repris de l'article 4, alinéa 2, du décret actuel. Toutes les règles concernant les plaques professionnelles figurent désormais dans un seul article.</p> <p>A l'alinéa 2, seuls les tarifs ont été adaptés et correspondent à ceux appliqués depuis le 1^{er} janvier 2005 conformément à l'article 2 de l'arrêté du 21 décembre 2004 portant indexation de la taxe sur les véhicules.</p>
	Francs																													
- pour les voitures automobiles	569.-																													
- pour les motocycles	106.-																													
- pour les motocycles légers	33.-																													
- pour les véhicules automobiles agricoles	205.-																													
- pour les véhicules automobiles de travail	205.-																													
- pour les remorques	317.-																													
	Francs																													
- pour les voitures automobiles	642.-																													
- pour les motocycles	119.-																													
- pour les motocycles légers	37.-																													
- pour les véhicules automobiles agricoles	231.-																													
- pour les véhicules automobiles de travail	231.-																													
- pour les remorques	358.-																													

<p><i>Carrosserie interchangeable</i></p> <p>Art. 8</p> <p>Les véhicules à carrosserie interchangeable sont imposés selon les taux applicables à la catégorie dont la taxe annuelle est la plus élevée.</p>	<p><i>Carrosserie interchangeable</i></p> <p>Art. 12</p> <p>Les véhicules à carrosserie interchangeable sont taxés selon les taux applicables à la catégorie dont la taxe annuelle est la plus élevée.</p>	<p>Le terme « imposés » est remplacé par « taxés ».</p>
<p><i>Plaque interchangeable</i></p> <p>Art. 9</p> <p>Lorsque deux ou plusieurs véhicules sont immatriculés sous plaque interchangeable et qu'il n'est fait usage à la fois que d'un seul véhicule du même détenteur, la taxe est due pour le véhicule dont la taxe annuelle est la plus élevée.</p>	<p><i>Plaque interchangeable</i></p> <p>Art. 13</p> <p>En cas de plaque interchangeable, la taxe est due pour le véhicule dont la taxe annuelle est la plus élevée.</p>	<p>La formulation de cet article est simplifiée et il n'est désormais fait référence qu'au mode de calcul de la taxe en cas de plaque interchangeable.</p> <p>Les modalités de délivrance et d'utilisation de plaques interchangeables sont réglées par le droit fédéral, en particulier les articles 13 et suivants de l'ordonnance fédérale sur l'assurance des véhicules (OAV ; RS 741.31).</p>
<p><i>Véhicule de remplacement</i></p> <p>Art. 10</p> <p>Lorsque le détenteur remplace son véhicule par un autre au sens des prescriptions fédérales, la taxe du véhicule remplacé continue à être perçue. Il n'est pas fait de taxation pour le véhicule de remplacement.</p>	<p><i>Véhicule de remplacement</i></p> <p>Art. 14</p> <p>Lorsque le détenteur remplace son véhicule par un autre au sens des prescriptions fédérales, la taxe du véhicule remplacé continue à être perçue. Le véhicule de remplacement ne fait pas l'objet d'une nouvelle taxation.</p>	<p>Seule une adaptation rédactionnelle de la deuxième phrase a été effectuée dans cet article.</p>
<p><i>Taxe sur les bateaux</i></p> <p>Art. 10a</p> <p>¹ La taxe sur les bateaux est due pour l'année entière même si le bateau n'est utilisé qu'une partie de l'année.</p> <p>² Pour les bateaux à rames, canots à dérive et voiliers d'une surface vélique de 15 m² au maximum, avec ou sans moteur, la taxe annuelle se monte à 23 francs.</p> <p>³ Pour les voiliers sans moteur dotés d'une surface vélique de plus de 15 m², la taxe annuelle se monte à 34 francs.</p>	<p><i>Taxe sur les bateaux</i></p> <p>Art. 15</p> <p>¹ La taxe sur les bateaux est due pour l'année entière même si le bateau n'est utilisé qu'une partie de l'année.</p> <p>² Pour les bateaux à rames, canots à dérive et voiliers d'une surface vélique de 15 m² au maximum, avec ou sans moteur, la taxe annuelle se monte à 23 francs.</p> <p>³ Pour les voiliers sans moteur dotés d'une surface vélique de plus de 15 m², la taxe annuelle se monte à 34 francs.</p>	<p>L'article 10a de l'actuel décret est repris sans adaptation, en particulier au niveau des tarifs de la taxe pour les différentes catégories de bateaux.</p>

<p>⁴ Pour les voiliers avec moteur d'une surface vélique de plus de 15 m² et d'un poids maximal de 1°000 kilogrammes, la taxe annuelle se monte à 80 francs. Un supplément de 23 francs s'ajoute à la taxe pour chaque tranche entière ou partielle de 500 kilogrammes en sus.</p> <p>⁵ Pour les bateaux à moteur, la taxe annuelle se monte à 5 francs par kilowatt.</p>	<p>⁴ Pour les voiliers avec moteur d'une surface vélique de plus de 15 m² et d'un poids maximal de 1°000 kilogrammes, la taxe annuelle se monte à 80 francs. Un supplément de 23 francs s'ajoute à la taxe pour chaque tranche entière ou partielle de 500 kilogrammes en sus.</p> <p>⁵ Pour les bateaux à moteur, la taxe annuelle se monte à 5 francs par kilowatt.</p>	
<p><i>Déclaration obligatoire</i></p> <p>Art. 11</p> <p>¹ Le détenteur d'un véhicule est tenu de déclarer à l'Office des véhicules, avant la mise en circulation de ce véhicule, les faits déterminants pour son assujettissement ou pour une modification de la taxation. Si l'assujetti omet cet avis, la taxe sera fixée selon la libre appréciation dudit office.</p> <p>² La même obligation est faite aux détenteurs de bateaux à munir du signe distinctif jurassien.</p>	<p><i>Déclaration obligatoire</i></p> <p>Art. 16</p> <p>¹ Avant la mise en circulation d'un véhicule, le détenteur est tenu de déclarer à l'Office des véhicules les faits déterminants pour son assujettissement ou pour une modification de la taxation. Si la personne assujettie omet cet avis, l'Office des véhicules fixe la taxe selon sa libre appréciation.</p> <p>² La même obligation est faite aux détenteurs de bateaux à munir du signe distinctif jurassien.</p>	<p>Seules des adaptations terminologiques et rédactionnelles ont été effectuées à l'alinéa 1.</p>
<p><i>Taxation</i></p> <p>Art. 12</p> <p>La taxe est fixée pour la période de taxation. Sur demande de l'assujetti, la taxation sera faite pour la moitié de l'année civile. Pour un véhicule mis en circulation au cours de la période de taxation, la taxe sera fixée pour le temps écoulé depuis le jour où la plaque de contrôle a été délivrée jusqu'à la fin de la période de taxation ou jusqu'à la fin de la moitié de l'année civile.</p>	<p><i>Taxation</i></p> <p>Art. 17</p> <p>¹ La taxe est fixée pour la période de taxation.</p> <p>² Sur demande écrite de la personne assujettie, la taxe annuelle est perçue en deux fois au début de chaque semestre.</p> <p>³ Pour un véhicule mis en circulation au cours de la période de taxation, la taxe est fixée pour le temps écoulé depuis le jour où la plaque de contrôle a été délivrée jusqu'à la fin de la période de taxation ou jusqu'à la fin du premier semestre de l'année civile.</p>	<p>Des adaptations terminologiques et rédactionnelles ont été effectuées dans cet article.</p> <p>Pour des raisons de lisibilité, cet article a été séparé en trois alinéas.</p> <p>Afin d'assurer une meilleure traçabilité des demandes de taxation en deux fois, il y a lieu de compléter l'alinéa 2 de cet article et de demander aux personnes assujetties de déposer une demande écrite.</p>

<p><i>Procédure</i></p> <p>Art. 20</p> <p>La taxe est perçue d'avance; elle est exigible dès la notification de la taxation (remise du bordereau de taxation). L'Office des véhicules peut accorder un délai de paiement de trente jours.</p>	<p><i>Procédure</i></p> <p>Art. 18</p> <p>La taxe est perçue d'avance; elle est exigible dès la notification de la taxation (remise de la facture de la taxe). L'Office des véhicules peut accorder un délai de paiement de trente jours.</p>	<p>Seule une adaptation terminologique a été effectuée afin de permettre une lecture plus claire de cet article et de déterminer le <i>dies a quo</i> de l'exigibilité de la taxe.</p>
<p><i>Révision de la taxe</i></p> <p>Art. 13</p> <p>Si les plaques de contrôle sont déposées avant l'expiration de la période de taxation, les taxes payées sont bonifiées ou, sur demande, remboursées à partir du jour suivant le dépôt.</p>	<p><i>Révision de la taxe</i></p> <p>Art. 19</p> <p>Si les plaques de contrôle sont déposées avant l'expiration de la période de taxation, les taxes payées sont bonifiées ou, sur demande, remboursées à partir du jour ouvrable suivant le dépôt.</p>	<p>Seule une précision au sujet du jour à partir duquel les taxes payées peuvent être bonifiées ou remboursées a été ajoutée.</p> <p>En pratique, certaines personnes assujetties partaient du principe que la bonification ou le remboursement débutait le lendemain du dépôt des plaques de contrôle (par exemple un samedi). En réalité, l'Office des véhicules n'accorde la bonification ou le remboursement qu'à partir du jour ouvrable suivant le dépôt d'une plaque de contrôle. Afin d'assurer une meilleure compréhension de cet article et d'éviter des contestations à l'avenir, il est nécessaire d'insérer cette précision au sujet du <i>dies a quo</i>.</p>
<p><i>Taxation ultérieure</i></p> <p>Art. 14</p> <p>Si la taxation n'a pas été faite ou si la taxe a été fixée trop bas, cette dernière peut être exigée après coup pour les cinq dernières années.</p>	<p><i>Rappel de la taxe</i></p> <p>Art. 20</p> <p>¹ Si la taxation n'a pas été effectuée ou si la taxe a été fixée trop bas, il est procédé à un rappel de la taxe due pour les cinq dernières années.</p> <p>² Le droit de procéder au rappel de taxe s'éteint cinq ans après la fin de la période de taxation.</p> <p>³ Un intérêt moratoire, dont le taux correspond à celui de l'intérêt moratoire prévu en matière fiscale, est perçu dès l'exigibilité de la taxe.</p>	<p>La notion de « rappel de taxe » est insérée dans cet article.</p> <p>Dans un but de clarification, un délai de prescription de cinq ans est ajouté à l'alinéa 2.</p> <p>La problématique des intérêts moratoires et la date à partir de laquelle ils peuvent être perçus sont désormais réglées à l'alinéa 3.</p>

<p><i>Taxe répressive</i></p> <p>Art. 15</p> <p>Quiconque omet la déclaration obligatoire selon l'article 11 est passible d'amende au montant double de la taxe exigée après coup, mais au moins équivalent au montant de la taxe pour soixante jours.</p>	<p><i>Taxe répressive</i></p> <p>Art. 21</p> <p>Quiconque omet de faire la déclaration obligatoire en application de l'article 16 est passible d'une amende correspondant au double du montant de la taxe réclamée après coup, mais équivalant au moins au montant de la taxe pour soixante jours.</p>	<p>Seules des adaptations terminologiques et rédactionnelles ont été effectuées dans cet article.</p>
<p><i>Restitution de la taxe</i></p> <p>Art. 16</p> <p>¹ L'assujetti peut réclamer un remboursement de taxe :</p> <p>a) lorsqu'il a payé en tout ou en partie une taxe imposée par erreur;</p> <p>b) lorsque l'assujettissement s'éteint au cours d'une période de taxation.</p> <p>² La demande de restitution se prescrit par cinq ans.</p>	<p><i>Restitution de la taxe</i></p> <p>Art. 22</p> <p>¹ La personne assujettie peut demander la restitution de la taxe :</p> <p>a) qu'elle a payée par erreur, qu'elle ne devait pas ou qu'elle ne devait qu'en partie;</p> <p>b) lorsque l'assujettissement s'éteint au cours d'une période de taxation.</p> <p>² La demande de restitution doit être faite dans le délai de cinq ans dès le paiement ou dès l'extinction de l'assujettissement au cours d'une période de taxation.</p>	<p>Des adaptations terminologiques ont été effectuées à l'alinéa 1.</p> <p>La lettre a) a été modifiée, car la teneur actuelle pouvait prêter à confusion. Les trois situations dans lesquelles la personne assujettie peut demander la restitution de la taxe en application de la lettre a) sont précisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle a payé la taxe par erreur ; - elle a payé la taxe qu'elle ne devait pas (en principe, suite à une taxation par erreur) ; - elle a payé la taxe en totalité alors qu'elle ne la devait qu'en partie. <p>Le moment à partir duquel le délai de prescription de cinq ans commence à courir est désormais précisé à l'alinéa 2. Ce sera soit à partir du paiement dans le cas de figure de l'alinéa 1, lettre a, soit à partir de l'extinction de l'assujettissement au cours d'une période de taxation dans celui de l'alinéa 1, lettre b.</p>
<p><i>Remise de la taxe</i></p> <p>Art. 18</p> <p>Il peut être accordé une remise partielle ou totale pour les créances exigibles du présent décret, lorsque leur recouvrement constitue une charge trop lourde pour l'assujetti.</p>	<p><i>Remise de la taxe</i></p> <p>Art. 23</p> <p>Une remise partielle ou totale peut être accordée, sur demande, pour les créances exigibles découlant du présent décret, lorsque leur recouvrement constitue une charge trop lourde pour la personne assujettie.</p>	<p>Seules des adaptations terminologiques et rédactionnelles ont été effectuées dans cet article.</p>

<p><i>Compétence</i></p> <p>Art. 19</p> <p>¹ Le Gouvernement est compétent pour accorder des réductions générales de taxes et pour décider sur des demandes de remise de taxe.</p> <p>² Le Gouvernement indexe annuellement, par voie d'arrêté, le montant des taxes fixées par le Parlement en fonction de l'indice suisse des prix à la consommation.</p> <p>³ Le Département de la Police est compétent pour traiter des demandes de réduction de taxe dans les cas d'espèce.</p> <p>⁴ L'Office des véhicules est compétent pour toutes les autres décisions prévues dans le présent décret.</p>	<p><i>Autorités compétentes</i></p> <p>1. Gouvernement</p> <p>Art. 24</p> <p>¹ Le Gouvernement indexe, par voie d'arrêté, les tarifs des taxes fixés aux articles 6, alinéa 2, 8, alinéa 2, 11, alinéa 2, et 15, alinéas 2 à 5, lorsque l'indice suisse des prix à la consommation a varié de plus de cinq points.</p> <p>² Il procède à un examen annuel.</p> <p>³ L'indice de référence correspond à celui du mois de juillet précédant l'entrée en vigueur du présent décret.</p> <p>2. Département</p> <p>⁴ Le département auquel est rattaché l'Office des véhicules est compétent pour traiter des demandes d'exonération de la taxe en application de l'article 4, alinéa 1, lettres a et c, ainsi que les demande de remise de la taxe en application de l'article 23.</p> <p>3. Office des véhicules</p> <p>⁵ L'Office des véhicules est compétent pour toutes les autres décisions prévues dans le présent décret.</p>	<p>L'actuel article 19, alinéa 2, a été modifié à deux reprises depuis 1979, la dernière fois en 2014. Des indexations ont été effectuées en 1997 et en 2004. Le système adopté en 2014 n'était clair tant au niveau de la procédure que des critères et aucune indexation n'a eu lieu. De ce fait, il est proposé de revenir au système connu jusqu'en 2014 en fixant un critère de variation de cinq points comme dans la législation sur les émoluments. Le Gouvernement devra procéder à un examen annuel. L'indice de référence correspond à celui du mois de juillet qui précédera l'entrée en vigueur du nouveau décret sur la base de la dernière échelle (décembre 2020=100).</p> <p>L'indexation concerne tous les montants prévus dans le présent décret aux articles 6, alinéa 2 (valeur progressive des trois parts variables pour les véhicules du genre « voiture de tourisme », 8, alinéa 2 (taxe pour les autres catégories de véhicules), 11, alinéa 2 (plaques professionnelles), et 15, alinéas 2 à 5 (taxe pour les différents types de bateaux).</p> <p>S'agissant des demandes d'exonération totale ou partielle de la taxe, l'alinéa 4 prévoit de donner une compétence exclusive au département auquel est rattaché l'Office des véhicules pour les réductions basées sur l'article 4, alinéa 1, lettres a (véhicule utilisé exclusivement à des fins de service public ou d'utilité publique) et c (véhicule ne circulant sur la voie publique qu'exceptionnellement ou seulement sur un parcours restreint). En effet, cela permet d'éviter d'avoir, comme actuellement, une compétence concurrente entre le Gouvernement et le Département avec des critères de distinction peu clairs. Le Département sera également compétent pour statuer sur les demandes de remise de la taxe.</p> <p>L'Office des véhicules est compétent pour toutes les autres décisions, en particulier pour statuer sur les demandes d'exonération totale ou partielle de la taxe pour les véhicules utilisés par des personnes en situation de handicap et leurs proches (art. 4, al. 1, lettre b).</p>
--	---	--

<p><i>Voies de droit</i></p> <p>Art. 21</p> <p>¹ Les décisions de l'Office des véhicules sont sujettes à opposition.</p> <p>² Les décisions sur opposition de l'Office des véhicules sont sujettes à recours devant le juge administratif.</p> <p>³ Les décisions du juge administratif sont sujettes à recours devant la Cour administrative.</p> <p>⁴ Au surplus, le Code de procédure administrative s'applique.</p>	<p><i>Voies de droit</i></p> <p>Art. 25</p> <p>¹ Les décisions de l'Office des véhicules sont sujettes à opposition.</p> <p>² Les décisions sur opposition de l'Office des véhicules sont sujettes à recours devant le juge administratif.</p> <p>³ Les décisions du juge administratif sont sujettes à recours devant la Cour administrative.</p> <p>⁴ Au surplus, le Code de procédure administrative s'applique.</p>	<p>L'article 21 de l'actuel décret, qui avait été révisé totalement en 2014, est repris sans adaptation.</p> <p>La procédure d'opposition est réglée par les articles 94 et suivants du Code de procédure administrative (Cpa ; RSJU 175.1) et la procédure de recours est réglée par les articles 117 et suivants Cpa.</p> <p>Les délais pour former opposition ou recours sont de 30 jours à compter de la notification (art. 98 et 121 Cpa).</p>
<p><i>Mainlevée</i></p> <p>Art. 22</p> <p>Les arrêts et les décisions passés en force des autorités compétentes relatives aux obligations en matière de taxe et d'émoluments, y compris les taxations ultérieures et les taxes répressives fondées sur le présent décret et ses dispositions d'exécution, sont assimilés aux jugements exécutoires selon la législation fédérale en matière de poursuite et faillite.</p>		<p>Au vu de la teneur de l'article 80, alinéa 2, chiffre 2, de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite (LP ; RS 281.1) depuis le 1^{er} janvier 2011, qui prévoit que les décisions des autorités administratives suisse sont assimilées à des jugements, il n'y a plus besoin de prévoir cet élément dans une base légale cantonale.</p>
	<p><i>Disposition transitoire</i></p> <p>Art. 26</p> <p>Durant les trois premières années suivant l'entrée en vigueur du présent décret, les véhicules du genre « voiture de tourisme » disposant d'un moteur à propulsion 100 % électrique bénéficient d'une réduction de 20 % sur le montant de la taxe.</p>	<p>Cette réduction de 20 % ne concernera que les véhicules du genre « voiture de tourisme » disposant d'un moteur à propulsion 100 % électrique. Elle est limitée à une durée de trois ans et elle ne pourra être prolongée que sur décision du Parlement par la voie d'une modification du présent décret.</p>

<p><i>Dispositions d'exécution</i></p> <p>Art. 23</p> <p>Le Gouvernement arrête les dispositions d'exécution nécessaires.</p>	<p><i>Dispositions d'exécution</i></p> <p>Art. 27</p> <p>Le Gouvernement édicte les dispositions d'exécution nécessaires.</p>	<p>Seule une adaptation terminologique a été effectuée dans cet article.</p>
	<p><i>Abrogation du droit en vigueur</i></p> <p>Art. 28</p> <p>Le décret du 6 décembre 1978 sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux est abrogé.</p>	
<p><i>Entrée en vigueur</i></p> <p>Art. 24</p> <p>Le Gouvernement fixe la date de l'entrée en vigueur du présent décret.</p>	<p><i>Entrée en vigueur</i></p> <p>Art. 29</p> <p>Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur du présent décret.</p>	<p>La date d'entrée en vigueur sera similaire à celle de la modification de la loi.</p>

Simulation du projet de nouvelle taxe véhicules

Exemples	Modèles	Taxe actuelle, en francs	Rabais actuel en %	Nouvelle taxe, en francs	Différence	En %	Poids total, en kg	Puissance, en kw	Emissions, en gr CO2/km	Réduction temporaire de 20% si 100% électrique (surlignage en jaune)	Variation si réduction
1	ALFA ROMEO Stelvio 2.0 Q4	725	0	612	-112	-16	2300	206	184	612	0
2	Alfa-Romeo Stelvio2.9V6 Q4	766	0	822	56	7	2460	375	233	822	0
3	AUDI A1 1.2 TFSI	495	0	263	-232	-47	1490	63	141	263	0
4	AUDI A1 SB 40 TFSI	581	0	417	-165	-28	1775	147	171	417	0
5	AUDI Q3 2.0TFSI quat.	691	0	592	-99	-14	2165	155	202	592	0
6	AUDI Q5 2.0TDI	745	0	645	-100	-13	2380	125	202	645	0
7	AUDI SQ5 TFSI	776	0	761	-15	-2	2500	260	218	761	0
8	BENTLEY Bentayga	960	0	1015	55	6	3250	447	319	1015	0
9	BMW 225e PHEV	347	50	416	69	20	2180	100	69	416	0
10	BMW X1 xDrive18d	683	0	467	-216	-32	2135	110	147	467	0
11	BMW X3 xDrive20d	730	0	568	-162	-22	2315	135	170	568	0
12	BMW X5 M50d	907	0	970	63	7	3010	294	240	970	0
13	CITROEN BERLINGO 1.6 16V	655	0	565	-90	-14	2025	80	218	565	0
14	CITROEN C4 Picasso 1.6i	626	0	421	-205	-33	1930	121	153	421	0
15	CITROEN Jumpy SpaceTourer	845	0	705	-140	-17	2770	130	174	705	0
16	DACIA Duster 1.2 4x4	608	0	422	-186	-31	1870	92	168	422	0
17	DACIA Duster 1.5dCi 4x4	611	0	402	-209	-34	1875	80	158	402	0
18	DACIA Spring	219	50	121	-98	-45	1300	33	0	97	-24
19	FERRARI FF	730	0	1015	285	39	2320	486	403	1015	0
20	FIAT 500 TwinAir 8V	465	0	198	-266	-57	1385	59	111	198	0
21	FIAT 500L 1.6 MJ 16V	626	0	403	-224	-36	1930	88	148	403	0
22	FIAT 500X 1.4 TB	611	0	416	-196	-32	1875	103	162	416	0
23	FORD C-MAX 2.0i	626	0	496	-130	-21	1925	107	197	496	0
24	FORD Fiesta 1.0 SCTi	552	0	345	-206	-37	1680	74	158	345	0
25	FORD Fiesta ST	522	0	339	-183	-35	1575	134	161	339	0
26	FORD GrandC-Max1.5SCTi	699	0	520	-179	-26	2195	110	167	520	0
27	FORD Kuga 2.0 TDCi 4x4	707	0	512	-195	-28	2230	110	157	512	0
28	FORD-CNG-TECHNIK MondeoHEV	356	50	494	139	39	2250	103	144	494	0
29	HONDA Jazz 1.3i	531	0	281	-249	-47	1605	75	129	281	0
30	HONDA Jazz Hybrid	264	50	275	11	4	1600	65	127	275	0
31	HYUNDAI ATOS PRIME 1.1	450	0	290	-159	-35	1336	43	184	290	0
32	HYUNDAI Kona EV	346	50	398	52	15	2170	150	0	318	-80
33	JEEP GrandCherokee CRD	892	0	841	-51	-6	2949	184	207	841	0
34	KIA Niro Hybrid	313	50	356	43	14	1930	77	111	356	0
35	LAND ROVER Evoque P250 AWD	379	50	728	349	92	2430	183	224	728	0
36	LAND ROVER RANGEROVERS5LSC	933	0	1015	82	9	3125	372	371	1015	0
37	LEXUS RX450H	416	50	667	251	60	2715	193	150	667	0
38	MAZDA CX-3 G 150 AWD	575	0	405	-171	-30	1760	110	173	405	0
39	MERCEDES-BENZ A 170	578	0	424	-155	-27	1770	85	186	424	0
40	MERCEDES-BENZ AMG C 43	730	0	690	-40	-5	2320	270	208	690	0
41	MERCEDES-BENZ ML350Bluetec	892	0	865	-26	-3	2950	190	217	865	0
42	MINI Cooper S	525	0	501	-23	-4	1590	125	239	501	0

Simulation du projet de nouvelle taxe véhicules

Exemples	Modèles	Taxe actuelle, en francs	Rabais actuel en %	Nouvelle taxe, en francs	Différence	En %	Poids total, en kg	Puissance, en kw	Emissions, en gr CO2/km	Réduction temporaire de 20% si 100% électrique (surlignage en jaune)	Variation si réduction
43	MINI JCW ALL4	623	0	506	-118	-19	1915	160	195	506	0
44	MINI ONE	501	0	284	-217	-43	1510	70	151	284	0
45	MITSUBISHI Colt 1.5	504	0	357	-147	-29	1520	110	184	357	0
46	MITSUBISHI Outlander PHEV	371	0	466	95	25	2370	89	64	466	0
47	MITSUBISHI Pajero 3.2 DID	820	0	798	-22	-3	2665	147	230	798	0
48	NISSAN Juke	552	0	365	-186	-34	1675	86	168	365	0
49	NISSAN QASHQAI 2.0DCI4X4	670	0	566	-105	-16	2085	110	207	566	0
50	OPEL Grandland X 16XHT	647	0	495	-152	-23	2000	133	181	495	0
51	OPEL INSIGNIA A 16T	704	0	615	-89	-13	2215	132	209	615	0
52	OPEL MERIVA B 14NET	635	0	470	-166	-26	1955	103	179	470	0
53	OPEL Vivaro19TD J29/30	879	0	851	-28	-3	2900	74	233	851	0
54	OPEL ZAFIRA B22	686	0	614	-72	-10	2150	110	220	614	0
55	Peugeot 3008 1.6i STT	632	0	438	-195	-31	1950	121	159	438	0
56	PEUGEOT 3008 2.0HDI STT	670	0	468	-202	-30	2090	130	152	468	0
57	PEUGEOT 5008 2.0HDI FAP	727	0	571	-156	-21	2310	110	177	571	0
58	PORSCHE 911 Carrera 4GTS	638	0	623	-15	-2	1965	331	215	623	0
59	PORSCHE Boxster S	555	0	500	-54	-10	1685	232	211	500	0
60	PORSCHE Cayenne Diesel	864	0	819	-45	-5	2840	180	212	819	0
61	PORSCHE Macan GTS	789	0	822	33	4	2550	265	238	822	0
62	RENAULT Captur 1.2 120EDC	566	0	347	-219	-39	1726	88	150	347	0
63	RENAULT Clio 1.2 120	546	0	316	-230	-42	1659	87	141	316	0
64	RENAULT Clio RS 220EDC	566	0	386	-181	-32	1730	162	158	386	0
65	RENAULT Espace 2.0 dCi175	820	0	751	-69	-8	2665	127	212	751	0
66	RENAULT Kadjar dCi150 AWD	683	0	489	-194	-28	2139	110	159	489	0
67	RENAULT Kangoo 1.6 16V	537	0	409	-127	-24	1630	70	200	409	0
68	RENAULT Koleos	725	0	578	-147	-20	2300	130	179	578	0
69	RENAULT Koleos dCi170 4x4	712	0	580	-131	-18	2250	127	189	580	0
70	RENAULT Zoe	322	50	329	7	2	1988	100	0	263	-66
71	RENAULT Twingo	465	0	207	-257	-55	1382	66	122	207	0
72	SEAT Alhambra 1.4 TSI	755	0	596	-160	-21	2420	110	173	596	0
73	SEAT Alhambra 2.0 TDI	784	0	637	-146	-19	2530	130	175	637	0
74	SEAT Ateca 2.0 TSI 4D	668	0	561	-107	-16	2080	140	201	561	0
75	SEAT Leon 1.4 TSI ST	596	0	361	-235	-39	1840	110	132	361	0
76	SEAT Leon ST Cupra	647	0	515	-132	-20	2000	213	177	515	0
77	SKODA Fabia 1.2TSI	525	0	282	-242	-46	1584	81	133	282	0
78	SKODA Kamiq 1.5 TSI	587	0	405	-182	-31	1800	110	167	405	0
79	SKODA Karoq 2.0 TDI 4x4	688	0	498	-190	-28	2158	110	161	498	0
80	SKODA Octavia C 1.8 4x4	665	0	555	-110	-17	2070	118	203	555	0
81	SKODA Octavia C2.0TDI4x	678	0	516	-162	-24	2115	103	179	516	0
82	SKODA Octavia Combi RS	635	0	476	-159	-25	1958	162	172	476	0
83	SMART fortwo cabrio	417	0	161	-256	-61	1225	66	120	161	0

Simulation du projet de nouvelle taxe véhicules

Exemples	Modèles	Taxe actuelle, en francs	Rabais actuel en %	Nouvelle taxe, en francs	Différence	En %	Poids total, en kg	Puissance, en kw	Emissions, en gr CO2/km	Réduction temporaire de 20% si 100% électrique (surlignage en jaune)	Variation si réduction
84	SUBARU Forester2.0TD AWD	660	0	524	-136	-21	2050	108	193	524	0
85	SUBARU IMPREZA 2.0GT 4WD	572	0	609	37	6	1750	160	262	609	0
86	SUBARU XV2.0i/2.0i-S AWD	629	0	458	-171	-27	1940	110	174	458	0
87	SUZUKI Jimny 1.3	474	0	319	-155	-33	1420	62	185	319	0
88	SUZUKI Swift 1.0 Hybrid	231	50	208	-23	-10	1380	82	120	208	0
89	SUZUKI Swift Sport 1.4 T	483	0	270	-213	-44	1445	103	148	270	0
90	SUZUKI SX4 1.6 4WD	555	0	421	-134	-24	1685	82	197	421	0
91	SUZUKI Vitara1.4T 4WD	566	0	396	-170	-30	1730	103	174	396	0
92	TESLA Model 3	364	50	501	138	38	2305	340	0	401	-100
93	TESLA Model X 100 X	461	50	741	280	61	3079	386	0	593	-148
94	TOYOTA AURIS 1.8	572	0	412	-160	-28	1750	108	179	412	0
95	TOYOTA Auris HSD	297	50	323	26	9	1815	73	114	323	0
96	TOYOTA AYGO 1.0	405	0	162	-243	-60	1190	50	129	162	0
97	Toyota Land Cruiser 3.0	902	0	903	1	0	2990	140	236	903	0
98	TOYOTA PRIUS	295	50	321	25	9	1805	73	115	321	0
99	TOYOTA Prius+ Wagon	339	50	413	74	22	2115	73	119	413	0
100	TOYOTA RAV4	358	50	499	141	39	2270	114	141	499	0
101	TOYOTA RAV4 2.0	555	0	513	-41	-7	1690	110	234	513	0
102	TOYOTA Yaris 1.33	498	0	262	-236	-47	1500	73	137	262	0
103	TOYOTA Yaris Hybrid	259	50	242	-17	-7	1565	54	98	242	0
104	VOLVO XC40 T4 AWD	704	0	585	-119	-17	2220	140	194	585	0
105	VOLVO XC60 D5 AWD	779	0	635	-144	-18	2505	162	172	635	0
106	VW e-Golf	326	50	339	12	4	2020	100	0	271	-68
107	VW Golf 1.5 TSI 5	596	0	365	-231	-39	1830	110	137	365	0
108	VW Golf R	650	0	607	-43	-7	2010	199	222	607	0
109	VW PassatV 2.0DBMT4M	704	0	518	-186	-26	2220	140	157	518	0
110	VW Polo	522	0	350	-171	-33	1580	59	178	350	0
111	VW Polo 1.2 TSI BMT	528	0	279	-248	-47	1600	66	130	279	0
112	VW Polo GTI	581	0	418	-163	-28	1780	147	171	418	0
113	VW Sharan 1.4 BMT	771	0	644	-127	-17	2480	110	190	644	0
114	VW Sharan 2.0D BMT	779	0	612	-166	-21	2510	103	169	612	0
115	VW T5	905	0	1010	105	12	3000	96	288	1010	0
116	VW T5 Carav.D 4M BMT	949	0	975	26	3	3200	132	242	975	0
117	VW T6 Cal. Beach 4M	922	0	1015	93	10	3080	110	284	1015	0
118	VW Tiguan 2.0 TDI 4M	730	0	565	-165	-23	2320	110	172	565	0
119	VW Touran 1.4TSI	683	0	471	-212	-31	2140	110	149	471	0
120	VW T-Roc 1.5 TSI	602	0	380	-222	-37	1850	110	144	380	0