

# **RAPPORT EXPLICATIF**

## **accompagnant l'avant-projet de la nouvelle loi sur l'imposition des bateaux (LIB)**

### Table des matières

1	Origine et nécessité de l'avant-projet.....	1
1.1	Motion « Pour une imposition cohérente et durable sur les bateaux » (2021-GC-40).....	1
1.2	Principe d'une révision totale.....	1
2	Revision de l'imposition .....	2
2.1	Généralités.....	2
2.2	Premier pilier : l'impôt de base .....	2
2.3	Deuxième pilier : la durabilité.....	2
3	Commentaires d'articles.....	2
4	Consequences de l'avant-projet.....	7
4.1	Conséquences financières.....	7
4.2	Incidences sur la répartition des tâches Etats-communes et conformité au droit supérieur et évaluation de la durabilité du projet.....	7

## **1 ORIGINE ET NECESSITE DE L'AVANT-PROJET**

### **1.1 Motion « Pour une imposition cohérente et durable sur les bateaux » (2021-GC-40)**

La fiscalisation des bateaux est définie selon la loi du 25 septembre 1974 sur l'imposition des bateaux (RSF 635.4.2).

Par motion déposée et développée le 2 mars 2021, les députés Eric Collomb et Hubert Dafflon ont demandé une refonte des critères d'imposition des bateaux<sup>1</sup>. Il est attendu un système d'imposition reposant sur deux piliers : une taxe de base et une taxe environnementale. Il est également souhaité que la masse fiscale actuelle soit réduite au profit de motorisations respectueuses de l'environnement et de bateaux dont l'imposition est beaucoup plus élevée en comparaison nationale.

En réponse du 28 juin 2021, le Conseil d'Etat a proposé de fractionner la motion, à savoir accepter le volet visant une nouvelle imposition cohérente et durable et rejeter le volet relatif à la réduction de la masse fiscale. Le 9 septembre 2021, le Grand Conseil a rejeté le fractionnement et adopté cette motion qui vise à mettre en œuvre une imposition cohérente, dans le sens où elle taxe l'ensemble des personnes détentrices de bateaux mais aussi durable, afin qu'elle tienne compte séparément des critères environnementaux.

### **1.2 Principe d'une révision totale**

Dans la mesure où la loi actuelle date de près de 50 ans, il est proposé de la réviser totalement, afin de garantir la clarté et la cohérence.

<sup>1</sup> Motion 2021-GC-40 Collomb Eric, Dafflon Hubert, Pour une imposition cohérente et durable sur les bateaux

## **2 REVISION DE L'IMPOSITION**

### **2.1 Généralités**

Le système d'imposition actuel est relativement complexe. Des tarifs progressifs conjugués avec différentes caractéristiques telles que le poids, la surface vélique ou encore le poids total sont appliqués. Il n'y a pas d'incitation au profit des motorisations respectueuses de l'environnement. De plus, les bateaux avec une forte puissance sont lourdement imposés en comparaison avec les cantons riverains.

Il est prévu une simplification du système d'imposition et l'introduction de mesures incitatives pour les motorisations respectueuses de l'environnement.

Il est proposé d'imposer le parc des bateaux de plaisance au moyen d'un impôt de base progressif selon la longueur ainsi qu'une imposition progressive en fonction de la puissance du ou des moteurs. Un tel système est pratiqué avec succès dans d'autres cantons (BE, VS, LU, NW).

Une réduction fiscale pour les moteurs électriques ou à hydrogène est prévue. De plus, des motorisations de ce même type avec une faible puissance sont exonérées.

La pression fiscale est également allégée, la masse fiscale passe de 2,5 millions à 2 millions de francs.

### **2.2 Premier pilier : l'impôt de base**

Une fiscalisation progressive selon la longueur du bateau est prévue. Ce principe est pertinent et compréhensible pour le public, la longueur du bateau est publiée sur le permis de navigation. Il est applicable à la majorité du parc des bateaux.

Une autre forme d'impôt de base est prévue pour des genres de bateaux particuliers ; cela ne concerne que quelques dizaines de bateaux. Une description détaillée est faite dans les commentaires relatifs à l'annexe 1 de la LIB – Tarifs des impôts sur les bateaux.

### **2.3 Deuxième pilier : la durabilité**

Ce pilier intègre la stratégie énergie 2050 de la Confédération en marquant la volonté du canton de Fribourg de favoriser les énergies propres. Si le bateau est motorisé, son ou ses moteurs sont fiscalisés progressivement selon la puissance. Une puissance élevée entraîne systématiquement une plus forte consommation d'énergie et des émissions plus importantes. Le prix unitaire par kW fait l'objet de paliers : 8 francs jusqu'à 100 kW et 11 francs pour les kW dépassant ce seuil. Cette mesure vise à freiner l'immatriculation de puissants bateaux de plaisance ; ceux-ci génèrent plus de nuisances, notamment sonores. En outre, la puissance d'un bateau est fréquemment liée à la capacité contributive de la personne détentrice.

Les moteurs électriques ou à hydrogène bénéficient d'une réduction tarifaire de 30 %. De plus, afin de favoriser le remplacement des moteurs thermiques de faible puissance, notamment les moteurs d'appont équipant les voiliers ou les moteurs utilisés sur les lacs de la Gruyère et de Schifflenen, une exonération est prévue pour tous les moteurs électriques ou à hydrogène jusqu'à 2,5 kW.

Contrairement aux véhicules hybrides, une éventuelle motorisation hybride est publiée sur le permis de navigation avec les caractéristiques de chaque moteur. Si un bateau est équipé d'un moteur thermique et d'un moteur électrique ou à hydrogène, un impôt pour chaque moteur est déterminé. Pour rappel, il n'existe pas d'étiquette Energie pour les moteurs équipant les bateaux.

## **3 COMMENTAIRES D'ARTICLES**

### **Article 1**

Cette disposition présente l'objet du présent avant-projet de loi ainsi que son champ d'application. Elle précise l'article 1 de la loi sur l'imposition des bateaux du 25 septembre 1974 (RSF 635.4.2, ci-après : « loi actuelle »). C'est le droit fédéral qui détermine quels bateaux sont imposés dans notre canton (article 61 de la loi sur la navigation intérieure LNI RS ; 747.201).

## **Article 2**

Cette disposition reprend en substance l'article premier de la loi actuelle.

## **Article 3**

Cet article détermine l'autorité compétente, à savoir l'Office de la circulation et de la navigation (ci-après : L'OCN). L'OCN remplit les tâches qui lui sont attribuées par la loi sur l'Office de la circulation et de la navigation (LOCN ; RSF 122.23.7).

L'alinéa 2 prévoit que l'OCN est compétent pour déterminer la catégorie dans laquelle chaque bateau doit être classé pour son imposition.

## **Article 4**

Cette disposition reprend l'actuel article 2, tout en ne faisant plus mention de la notion de propriétaire. Seule la personne détentrice du bateau, c'est-à-dire celle qui figure sur le permis de navigation, est débitrice de l'impôt. Pour l'heure, c'est déjà le cas dans les faits.

## **Article 5**

Cet article précise quelles sont les entreprises et entités publiques ou encore bateaux avec un usage particulier qui bénéficient de l'exonération fiscale.

La lit. a est basée sur l'article 61 al. 5 de la LNI.

La lit. b reprend le chiffre 8 du tarif de la loi actuelle.

La lit. c prévoit l'exonération des bateaux appartenant aux entités de l'Etat à l'exception de ceux appartenant aux établissements dotés de la personnalité juridique. Cela correspond à la pratique actuelle, soit un parc de 14 bateaux. Cette pratique « historique », appliquée depuis de nombreuses années, est donc inscrite dans l'avant-projet.

## **Article 6**

Cette disposition, couplée à l'article 7, se trouve être la concrétisation principale de la motion. Les tarifs progressifs selon la longueur ou les divers forfaits sont définis à l'Annexe 1 – Tarifs des impôts sur les bateaux.

L'alinéa 2 précise que si plusieurs moteurs sont inscrits sur le permis de navigation, chaque moteur est imposé séparément. L'avant-projet prévoit le calcul de l'impôt pour chaque moteur. Actuellement, l'imposition selon la puissance est définie sur la base du total des puissances lorsqu'il y a plusieurs moteurs. Cette imposition pour chaque moteur est aujourd'hui nécessaire car les motorisations hybrides (thermique et électrique) vont se développer.

## **Article 7**

Cette disposition intitulée « Réduction pour l'utilisation de moteurs particulièrement efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions » concrétise le deuxième pilier du nouveau système d'imposition des bateaux.

L'alinéa 1 prévoit l'exonération des moteurs électriques ou à hydrogène dont la puissance ne dépasse pas 2,5 kW.

L'alinéa 2 détermine une réduction de 30 % pour les moteurs électriques ou à hydrogène dont la puissance est supérieure à 2,5 kW. Il s'agit du même taux défini à l'article 11 al. 2 de la loi sur l'imposition des véhicules et des remorques du 11 février 2021 (LIVAR ; RSF 635.1).

Ce système, basé sur des réductions d'imposition, est beaucoup mieux perçu par les personnes détentrices de bateaux en comparaison à un système de sanctions.

## **Article 8**

Cette disposition définit les modalités de la taxation. L'alinéa 1 indique que le montant de l'impôt est fixé pour chaque genre de bateaux selon les catégories et les barèmes fixés à l'annexe 1 de l'avant-projet de loi. L'annexe prévoit quatre catégories. L'alinéa 2 précise que la classification des genres de bateaux

est déterminée conformément à la législation fédérale (ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses ONI ; RS 747.201.1). L’alinéa 3 reproduit l’article 8 de la loi actuelle.

**Article 9**

Cette disposition reprend les articles 3 et 5 de la loi actuelle. La notion de moitié d’impôt est nouvellement introduite. Lorsqu’un bateau est mis hors circulation en cours de saison en raison d’une réparation importante ou d’une opération d’achat/vente, le principe de l’impôt annuel et indivisible est inéquitable et très difficilement accepté par les personnes détentrices d’un bateau.

**Article 10**

Actuellement l’article 6 indique que le permis de navigation est retiré et que le numéro de matricule est annulé si le montant dû n’est pas payé. L’avant-projet précise la pratique et les délais. Ils sont identiques à ceux prévus à l’article 14 de la LIVAR.

**Article 11**

Cette disposition reprend l’article 7 de la loi actuelle.

**Article 12**

Cette disposition reprend l’article 8 de la loi actuelle.

**Article 13**

Cette disposition reprend l’article 1bis de la loi actuelle. Le seuil de 10 % est ramené à 5 % et la compétence est donnée au Grand Conseil, comme c’est le cas pour la LIVAR.

**Articles 14**

Compte tenu du nombre élevé de bateaux immatriculés, il convient de prévoir, en cas de contestation de l’impôt, la voie de la réclamation auprès de l’OCN avant un éventuel recours auprès du Tribunal cantonal. Cette disposition reprend l’art. 9a de la loi actuelle. Il s’agit d’indiquer, en outre, l’article qui fait référence à la procédure de réclamation soit l’article 103 du code de procédure et de juridiction administrative (CPJA RSF : 150.1).

**Article 15**

Cette disposition reproduit l’article 10 de la loi actuelle.

Il est ajouté et précisé à l’alinéa 2 que les procédures de recours sont régies par le Code de procédure pénale suisse (CPP ; RS 312.0). Il s’agit plus précisément de l’article 357 CPP, lequel précise que lorsque des autorités administratives sont instituées en vue de la poursuite et du jugement des contraventions, elles ont les attributions du Ministère public.

**Annexe 1**

Malgré une pression fiscale importante appliquée aux bateaux immatriculés dans le canton de Fribourg, le barème actuel n’entraîne pas un déplacement du lieu de stationnement vers des cantons riverains offrant des conditions d’imposition plus attractives. Le choix du lieu de stationnement est guidé pour l’essentiel par d’autres critères : disponibilité de places d’amarrage, attractivité du lac et de la région où est stationné le bateau, distance par rapport au lieu de domicile et/ou d’activité professionnelle.

Pour toutes les analyses quantité/francs présentées ci-après, l’effectif correspond au parc des bateaux au 30 septembre 2021.

**Présentation de l’impact global du projet, par genre de bateaux**

Tarif selon chiffre de l’annexe	Effectif	Cumul impôt en KCHF
---------------------------------	----------	---------------------

		Actuel	Projet	Ecart
Chiffre 1, bateaux à rames et pédalos	234	7	6	-1
Chiffre 1, bateaux à voile, sans moteur	478	15	16	1
Chiffre 1, bateaux à voile, avec moteur *	1'351	266	195	-71
Chiffre 1, bateaux de plaisance avec moteur **	3'492	2'163	1'757	-406
Chiffre 1, bateaux à passagers	5	14	11	-3
Chiffre 1, engins flottants	8	2	4	2
Chiffre 2, bateaux à marchandises, bateaux pousseurs	0	0	0	0
Chiffre 3, plaques professionnelles	16	2	6	4
Chiffre 4, bateaux de pêcheurs professionnels	14	1	3	2
<b>TOTAL</b>	<b>5598</b>	<b>2470</b>	<b>1998</b>	<b>-472</b>

#### Détails concernant la réduction, respectivement l'exonération environnementale

111 voiliers avec moteur \* et 352 bateaux de plaisance avec moteur \*\* bénéficient de la réduction de 30 %, respectivement de l'exonération ( $\leq 2,5$  kW) en faveur des moteurs électriques ou à hydrogène. Le cumul des réductions fiscales de 30 % se monte à 324 francs, respectivement 2736 francs pour les exonérations.

Les moteurs électriques actuellement immatriculés sont de très faible puissance : 366 unités avec une puissance  $\leq$  à 1 kW ; 69 unités avec une puissance  $>$  à 1 kW et  $\leq$  à 2,5 kW et 28 unités avec une puissance  $>$  à 2,5 kW.

#### **Comparaison tarifaire pour différents profils type**

Profil type et caractéristiques (valeurs moyennes)	Tarif impôt annuel				
	FR actuel	FR projet	BE	NE	VD
<b>Bateau à rames</b> 410 cm	31	30	40	10	25
<b>Voilier</b> $\leq 15$ m <sup>2</sup> , 450 cm, sans moteur	31	30	40	33	35
Voilier $\leq 15$ m <sup>2</sup> , 550 cm, 508 kg, 3,4 kW	60	74	72	33	75
Voilier 20 m <sup>2</sup> , 670 cm, 790 kg, 3,9 kW	109	82	72	81	99
Voilier 25 m <sup>2</sup> , 770 cm, 1783 kg, 6,1 kW	189	128	114	121	123
Voilier 34 m <sup>2</sup> , 860 cm, 2796 kg, 10,1 kW	239	160	130	193	157
Voilier 40 m <sup>2</sup> , 940 cm, 3464 kg, 12,5 kW	270	206	168	241	181
Voilier 60 m <sup>2</sup> , 1100 cm, 5356 kg, 22,2 kW	390	286	208	401	253
<b>Bateaux à moteur</b> $\leq 6$ kW, 480 cm	60	78	60	39	65

Bateaux à moteur 31 kW, 570 cm	351	298	184	273	183
Bateaux à moteur 89 kW, 680 cm	1097	762	412	786	433
Bateaux à moteur 171 kW, 730 cm	2259	1661	770	1666	771
Bateaux à moteur 229 kW, 830 cm	3326	2299	1006	2304	1139

### Chiffre 1

Les informations nécessaires et comparaisons détaillées sont disponibles dans les tableaux ci-dessus. En sus, une simulation de l'impact de la mesure visant à encourager le remplacement de moteurs thermiques de faible puissance par des moteurs électriques ou à hydrogène d'une puissance maximale de 2,5 kW est présentée.

Bateaux à moteur thermique jusqu'à 6 kW	Effectif	Cumul impôts en KCHF avec 3 variantes de taux de remplacement thermique – électrique/hydrogène		
		0 %	25 %	50 %
Taux de remplacement		0 %	25 %	50 %
Lac de la Gruyère	726	62	53	45
Lac de Schifflenen	387	33	29	24
Autres plans d'eau	820	63	54	45
TOTAL	1933	158	136	114

### Chiffre 2

Un forfait de base est prévu pour les bateaux à marchandises et les bateaux pousseurs. L'imposition progressive est réalisée uniquement par le biais de la puissance du moteur. Celle-ci est fortement corrélée à la capacité de transport. En l'état, aucun bateau de ce genre n'est actuellement immatriculé dans le canton.

### Chiffre 3

Seize plaques professionnelles sont en circulation. L'impôt actuel de 121 francs est relevé à 400 francs. Cette majoration est justifiée car ce type d'immatriculation permet également l'usage de bateaux de plaisance avec des puissances élevées. Il s'agit d'assurer une équité vis-à-vis des immatriculations ordinaires selon chiffre 1. Quatorze détenteurs sont concernés.

### Chiffre 4

Quatorze bateaux sont utilisés par sept pêcheurs professionnels. L'impôt actuel consiste en un forfait de 48 fr. 50, soit un total de 679 francs ; l'imposition ordinaire hors forfait se monterait à 7'809 fr. 50. Selon le projet, la masse fiscale brute s'élèverait à 6'513 francs, soit 3'256 fr. 50 après déduction de la réduction de 50 % prévue. Cette nouvelle règle est plus judicieuse car elle incite à n'immatriculer que les puissances nécessaires et donne également l'opportunité de bénéficier, en sus, des réductions prévues pour les moteurs électriques ou à hydrogène.

## 4 CONSEQUENCES DE L'AVANT-PROJET

### 4.1 Conséquences financières

Dès son entrée en vigueur le nouveau système d'imposition induit une diminution de la masse fiscale estimée à 0,5 million/an. A moyen et long terme, les réductions ou exonérations prévues pour les moteurs électriques ou à hydrogène conduiront à des diminutions complémentaires de quelques dizaines de milliers de francs. Le remplacement de moteurs thermiques par des moteurs électriques ou à hydrogène concernera surtout les faibles puissances. L'offre de bateaux électriques puissants est pour le moment inexistante. Le présent avant-projet de loi n'a pas d'impact sur les finances communales.

### 4.2 Incidences sur la répartition des tâches Etats-communes et conformité au droit supérieur et évaluation de la durabilité du projet

L'avant-projet n'aura pas de conséquences sur le plan de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes.

L'avant-projet est compatible avec le droit de rang supérieur, soit le droit européen, le droit fédéral ainsi que la Constitution cantonale.

L'examen de la durabilité effectué pour l'avant-projet de révision sur les critères pertinents de l'évaluation amène à un résultat favorable du projet de révision.

