Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 908

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Domaine Public 908

DP

J.A. 1000 Lausanne 1 26 mai 1988
Hebdomadaire romand Vingt-cinquième année

Les nouvelles vaches sacrées

Comme toujours passionnelle dès qu'on touche à l'automobile, la discussion sur une réforme éventuelle de l'impôt auto paraît bien mal engagée. Pour une bonne partie de la presse romande, elle s'est d'ailleurs limitée à l'imprécation facile envers ces empêcheurs de rouler en rond, occultant la réflexion à l'origine de ces propositions: est-il normal que celui qui roule peu paye pour celui qui roule beaucoup? Le principe du pollueur-payeur qui suscite une touchante unanimité de principe doit-il aussi être appliqué à l'automobile?

L'impôt auto est destiné aux caisses des cantons et ceux-ci en fixent eux-mêmes le montant et l'assiette: cylindrée, puissance ou poids du véhicule. Ce système a l'inconvénient d'introduire un coût fixe pour le propriétaire du véhicule, alors que c'est son mode d'utilisation plus ou moins intensif qui génère un coût social et des dépenses pour la collectivité. C'est pourquoi, outre le système de l'écobonus proposé par l'AST (ristourne uniforme à chaque contribuable financée par une surtaxe sur l'essence) deux idées ont émergé: l'impôt auto kilométrique ou son incorporation au prix de l'essence.

On ne peut pas reprocher au groupe de travail de la Conférence des directeurs cantonaux des finances qui s'est penché sur la question de planer dans l'abstraction. Préférant l'impôt kilométrique, il n'a laissé dans l'ombre aucun détail des modalités de son introduction et de sa perception: pose d'un compteur sur l'essieu des véhicules, carte à timbrer sur ce compteur, paiement par acomptes... Le système préserve la liberté des cantons de l'introduire ou non et de fixer le taux d'imposition.

Bon nombre de critiques ont porté sur la complication et le coût de cet impôt nouvelle manière. Elles ne paraissent d'ailleurs pas dénuées de pertinence: le souci de bien faire ne doit pas, par un perfectionnisme bien helvétique, perdre de vue le sens commun. Mais il s'agit alors d'utiliser la discussion pour faire progresser le débat et non pas pour s'empresser de le clore. Y a-t-il d'autres modalités, plus simples, envisageables pour l'impôt kilométrique? Le compteur ordinaire — qui pourrait être plombé — est-il réellement trop peu fiable? Un système déclaratif — susceptible d'être contrôlé lors de la visite technique du véhicule — n'est-il pas suffisant?

Les défauts pratiques de la solution préconisée par le groupe de travail amènent aussi à réévaluer son appréciation de l'autre proposition de réforme de l'impôt auto proposée par une initiative du canton de Zurich (à l'unanimité de son Grand Conseil): son incorporation sur le plan fédéral au prix de l'essence, ce qui représenterait une surtaxe de 30 centimes par litre. A cela, deux objections majeures: le tourisme à la pompe (dans les régions frontière, les automobilistes iraient faire le plein à l'étranger) et le fédéralisme (l'impôt auto deviendrait fédéral: même si son produit était réparti entre les cantons, son montant serait uniforme dans toute la Suisse).

Si l'on veut bien peser les avantages et inconvénients des deux systèmes, la surtaxe sur l'essence l'emporte manifestement. Pas de complications administratives et lien encore plus direct entre le montant payé et l'usage du véhicule. Le problème frontalier est soluble (obligation de quitter la Suisse réservoir plein) alors que le fédéralisme, ici, n'a guère sa raison d'être; l'uniformisation est au contraire le moyen de mettre un terme à cet autre tourisme sournois qui consiste à garder ses plaques dans un canton même si l'on vit dans un autre, et à la sous-enchère à laquelle ils se livrent.

Reste à savoir si les contribuables-conducteurs sauront voir où est leur intérêt (payer le juste prix) ou s'ils préféreront laisser paître la vache sacrée.

FB