

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jean-Marc Chollet et consorts - le SAN filtre les filtres à particules

Rappel de l'interpellation

Notre canton vient de se doter d'une nouvelle loi concernant la taxation des automobiles légères. Nous pouvons nous réjouir de disposer d'un système de taxation moderne, qui devrait faire école sur le plan suisse, voire européen, puisqu'il ne tient plus compte de la cylindrée, mais de la puissance et du poids total du véhicule et d'ici quelques années, des émissions de CO2 et ce, lorsqu'elles seront connues pour 90% des véhicules cet élément remplacera le critère de la puissance.

Outre le fait, que l'application de cette nouvelle loi a fait légèrement augmenter les taxes des véhicules dit "mono-space" et assez fortement celui des véhicules utilitaires légers, ce que l'on peut regretter pour les PME vaudoises un autre bémol irrite, à raison certains propriétaires de véhicules diesel munis de filtres à particules. En effet, dans l'esprit du législateur, ce nouveau système de taxation devrait non seulement être incitatif, mais également "récompenser" les citoyens ayant acquis des véhicules diesel munis de filtres modérant très très fortement les émissions de particules fines, phénomène préoccupant dont la presse s'est largement fait écho ces derniers temps.

Ces propriétaires, ayant fait un effort financier important pour protéger notre environnement avant même la mise en vigueur de cette nouvelle loi, se sentent légitimement frustrés, puisque seul une partie d'entre eux bénéficie d'une réduction de taxe de 50%, alors qu'il a toujours été déclaré que tous les véhicules diesel munis d'un filtre à particule ne payeraient que la moitié de la taxe.

Cette information a été non seulement relayée par les médias, mais également par le Service des automobiles lui-même, à tous les propriétaires d'automobiles vaudois.

Le chef de service, dans le Matin du 25 janvier, a même reconnu que la communication n'avait pas été bonne sur cet objet, et en sachant qu'une erreur avouée est à moitié pardonnée, je suggère par la voie douce, tellement cela me paraît évident, qu'expressément dans son règlement d'application de la loi sur la taxe des véhicules automobiles, le Conseil d'Etat octroie un rabais sur la taxe de tous les véhicules diesel munis d'un filtre à particules par le constructeur. Ce rabais pourrait être éventuellement différencié en fonction des normes européennes il en va du respect de l'esprit du législateur et de la crédibilité de l'Etat.

Vucherens, le 6 janvier 2006.

(Signé) Jean-Marc Chollet

Réponse du Conseil d'Etat

1 INTRODUCTION

Monsieur le député Jean-Marc Chollet a déposé en 2004 une motion proposant d'opter pour de nouveaux critères de taxation des véhicules plus écologiques. Un exposé des motifs et projet de loi tenant compte de cette intervention parlementaire a été soumis au Grand-Conseil et adopté en novembre 2005.

1.1 Critères de taxation

L'article 6 de la loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) du 1er novembre 2005 définit les critères de taxation en fonction :

- a. du poids total et de l'émission de CO2 pour les véhicules automobiles jusqu'à 3'500 kilogrammes ;
- b. du poids total pour les véhicules automobiles excédant 3'500 kilogrammes et les remorques ;
- c. de la cylindrée pour les motocycles ;
- d. de la puissance en watts pour les véhicules mus par des moteurs électriques.

Le critère relatif au CO2 n'étant pas disponible pour tous les véhicules lors de la mise en vigueur de la loi, la disposition transitoire suivante est spécifiée à l'art. 10 :

Le Conseil d'Etat effectue le calcul de la taxe, conformément à l'article 6, en fonction du poids total et de la puissance en kilowatts tant qu'il ne dispose pas du taux d'émission de CO2 pour le 90 % du parc des véhicules automobiles.

1.2 Introduction d'un rabais écologique et fonctionnement

La LTVB du 1er novembre 2005 prévoit à l'article 7 les dispositions suivantes :

¹Le Conseil d'Etat fixe un rabais d'incitation à la réduction d'émissions nocives sur la taxe des véhicules automobiles d'un poids total jusqu'à 3'500 kilogrammes.

²Il peut réduire la taxe des véhicules automobiles lourds de transport de personnes et de marchandises soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations conformément aux catégories définies par l'ordonnance sur la redevance sur le trafic des poids lourds.

Les modalités quant à l'octroi d'un rabais pour les véhicules de moins de 3'500 kilogrammes sont définies à l'article 5 du Règlement du 21 décembre 2005 fixant la taxe des véhicules automobiles (RTVB) :

²La taxe est réduite de 50 % si les véhicules :

- a. émettent moins de 120 g de CO2 au km ;
- b. sont équipés pour les véhicules diesel d'un filtre à particules selon la réception par type (champ n° 30) et qui démontre le niveau d'émissions des gaz d'échappement du code d'émissions pour le permis de circulation B04 (champ n° 72) ;
le montage après coup d'un filtre à particules ne sera reconnu que si cette variante d'équipement est prévue sur la réception par type ou que le détenteur apporte la preuve de la conformité du véhicule aux prescriptions CE ou de l'ECE concernant les niveaux des émissions de gaz d'échappement et que ce véhicule satisfait également au code d'émissions pour le permis de circulation B04 ;
- c. fonctionnent au gaz ou à un carburant naturel (colza, bioéthanol, etc.) et sont spécifiquement équipés pour l'usage de ce genre de carburant.

- Le 1er paragraphe règle les modalités pour les véhicules équipés de série d'un filtre à particules (fap) sur la base d'une réception par type (fiche d'homologation) et du code d'émissions B04 (Euro 4).

- Le 2ème paragraphe règle les modalités pour le montage après coup d'un fap. Le niveau d'exigence à démontrer se réfère à celui du 1er paragraphe. De ce fait, le règlement prévoit le rabais écologique principalement pour les véhicules équipés d'un fap de série. Le montage après coup d'un fap a été également admis pour ne pas pénaliser les détenteurs de véhicules diesel qui souhaitaient également contribuer à un effort écologique. Seuls 400 véhicules ont été équipés après coup d'un fap. Ceci démontre que cette option suscite peu d'intérêt.

Lors de l'introduction de ces modifications au 1er janvier 2006, le Service des automobiles et de la navigation (SAN) a édité un dépliant d'information qui indiquait que le rabais de 50 % était accordé aux véhicules diesel équipés d'un filtre à particules, mais ne mentionnait pas la seconde condition cumulative, à savoir que ces véhicules devaient répondre aux normes d'émissions B04. Cette lacune a entraîné le dépôt par Monsieur le député Chollet de la présente interpellation.

2 LE FILTRE À PARTICULES (FAP), RÔLE ET UTILITÉ

Le filtre à particules (fap) est un système de filtration utilisé pour éliminer les fines particules contenues dans les gaz d'échappement des moteurs diesel. Ces particules de suie sont essentiellement composées de carbone et ont une taille comprise entre 10 nm et un micromètre. L'utilisation du filtre à particules deviendra probablement généralisée à l'horizon 2009 avec l'entrée en vigueur de la norme d'émission Euro 5.

Sur les véhicules légers à moteur diesel, les filtres à particules sont constitués d'alvéoles (nid d'abeilles) en céramique. Les canaux du nid d'abeille sont bouchés alternativement en entrée et sortie du filtre afin de forcer le passage des gaz à travers les parois poreuses pour collecter les particules (filtre fermé).

La difficulté de mise au point de l'intégration de ce système au moteur est avant tout la préservation d'un comportement neutre du moteur. L'optimisation du moteur et du système fap est importante et l'efficacité de la dépollution attendue ne peut être réalisée que par l'intermédiaire du constructeur d'automobiles.

L'efficacité d'un fap réglé, c'est-à-dire en concordance avec la gestion du moteur, se situe à environ 90 %. Pour les fap dits "ouverts", l'efficacité est nettement inférieure. Elle se situe dans une fourchette de 0 à 30 %. Ces fap ouverts sont en majeure partie utilisés lors de montages après coup. Ils ne permettent pas d'atteindre le niveau d'exigence requis légalement.

3 NORMES DES ÉMISSIONS DE GAZ

Depuis le 1er novembre 1996, les émissions de particules sont mesurées pour les moteurs diesel. Le standard légalement exigé était Euro 2 avec des valeurs limites de particules de 0,08 à 0,10 g/km. Les exigences Euro 3 introduites à partir du 01.01.2001 limitaient les émissions de particules à 0,050 g/km. Pour Euro 4, elle passaient à 0,025 g/km (-50 % par rapport à Euro 3 et -400 % par rapport à Euro 2). Pour Euro 5, qui sera introduit à partir du 01.10.2009, les valeurs limites seront encore 5 fois plus sévères que celles d'aujourd'hui (Euro 4 / B04). Il est donc nécessaire que les critères d'un rabais se voulant écologique soient définis en tenant compte des capacités techniques les plus efficaces et que les valeurs d'émissions de particules soient élevées.

4 OBJECTIFS ET CONTRAINTES DU RÈGLEMENT SUR LA TAXE

Les émissions de gaz d'échappement des moteurs thermiques habituellement mesurées sont le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), les oxydes d'azote (NOx) et le dioxyde de carbone (CO₂). Pour les moteurs diesel, les émissions de particules sont en plus mesurées et doivent également satisfaire à des valeurs limites légalement définies.

Le règlement sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux du 21 décembre 2005 prévoit un rabais écologique sur la taxe automobile pour sensibiliser et inciter les détenteurs de véhicules à moteur diesel à disposer d'une motorisation avec filtre à particules (fap).

Les fap n'ont pas tous la même efficacité. Il sont classés selon un standard équivalant à la norme européenne intitulée EURO. L'objectif du rabais écologique est d'encourager l'acquisition de véhicules munis des fap les plus performants et favoriser ainsi le renouvellement du parc automobiles avec des véhicules moins polluants. La norme B04 précisée dans le Règlement fixant la taxe des véhicules et des bateaux est exigée en Suisse pour tous les véhicules avec moteur diesel mis pour la première fois en circulation à partir du 01.10.2006.

5 IMPACT FINANCIER / QUELQUES CHIFFRES

La table ci-dessous représente la pénétration du parc des véhicules avec un fap et ceux émettant moins de 120 g/km de CO₂. L'équivalent annuel du montant des rabais écologiques accordés est également repris.

| | 2006 | 2007 | 2006/2007 |
|---|-------------|-------------|-----------|
| Parc des véhicules légers, nombre | 375'185 | 380'097 | + 1,3% |
| - Avec fap, global, nombre | 9'246 | 18'239 | + 97,3% |
| - Avec fap niveau inférieur à B04, nombre | 1'400 | 1'298 | - 7,3% |
| Equivalent annuel du rabais écologique, CHF | 808'494.- | 780'224.- | - 3,5% |
| - Avec fap niveau B04, nombre | 7'846 | 16'941 | + 115,9% |
| Montant annuel du rabais écologique, CHF | 2'410'779.- | 5'224'648.- | + 116,7 |
| - Avec moins de 120 g/km CO ₂ , nombre | 3'063 | 4'572 | + 49,3% |
| Montant annuel du rabais écologique, CHF | 627'720.- | 880'199 | + 40,2% |
| Montant annuel global du rabais écologique, CHF | 3'038'499.- | 6'104'847.- | + 100,9% |

Au 31.12.2007, 16'941 détenteurs d'un véhicule diesel avec fap (B04) ont bénéficié du rabais écologique. La pénétration des véhicules avec moins de 120 g/km est plus faible du fait d'un niveau d'exigence sévère.

A fin 2007, le rabais écologique n'a pas été accordé à 1'300 véhicules diesel munis d'un fap d'un niveau d'émissions inférieur à B04. Cela représente environ CHF 1'600'000.

L'octroi du rabais actuel à des véhicules ne répondant pas à l'exigence prescrite dans le règlement aurait certainement limité la mise en circulation de véhicules plus respectueux de l'environnement.

6 CONCLUSION

Les exigences retenues dans le règlement fixant la taxe des véhicules automobiles et des bateaux pour bénéficier du rabais écologique, vont dans le sens des suggestions émises à la fin de l'interpellation. En effet, le niveau B04 ne peut être satisfait et garanti sur la durée de vie d'un véhicule que par un montage de série prévu par le constructeur. En ce qui concerne les normes européennes, le niveau B04 qui est l'équivalent de Euro 4 en est partie intégrante et représentait à fin 2005 une norme incitative. Elle a été introduite le 01.10.2006 et exige une réduction de 50 % des émissions de particules par rapport à la norme Euro 3 qui n'a alors plus été admise à la même échéance.

En conclusion il faut rappeler que le but du rabais est de diminuer les émissions nocives. Dans ce cadre il paraît tout à fait approprié que l'Etat fixe des conditions d'octroi certes assez sévères, mais en phase avec l'évolution technologique des moteurs.

Même si l'on peut regretter que l'information dispensée aux usagers n'ait pas été irréprochable, il n'en demeure pas moins

que le but fixé ne doit pas être modifié en l'état.

Il est également à noter que plusieurs cantons ont défini ou sont en voie de le faire de nouveaux critères de taxation tenant compte de l'aspect écologique et que l'asa, association faîtière des services des automobiles préconise l'usage d'un système de calcul au niveau national. Elle a d'ailleurs édité en juillet 2007 des recommandations à ce sujet .

Le Conseil d'Etat relève que le critère du CO2 était connu pour environ 70 % du parc de véhicules vaudois jusqu'à 3.5 t à la fin de l'année 2007. Le rythme s'accélère car ce taux est connu pour les véhicules neufs immatriculés. A priori, le taux de 90 % devrait être atteint en 2010.

Un nouveau barème intégrant les critères souhaités (écologie, montant de cette recette fiscale) et tenant compte des divers interpellations parlementaires à savoir le postulat Christian Van singer concernant les véhicules électriques et le postulat Michel Cornut demandant l'introduction d'un système de bonus/malus pour les véhicules sera fixé durant l'année 2009.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 4 février 2009.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean