



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question Simon Bischof

2015-CE-283

Manipulation des valeurs des gaz d'échappement et impôt écologique sur les véhicules

I. Question

Depuis le 1^{er} janvier 2011, un système d'imposition contenant une composante écologique est entré en vigueur dans le canton de Fribourg. Il s'agit d'un système de bonus/malus qui complète l'imposition par cylindrée. Les véhicules avec une étiquette-énergie A profitent d'un bonus sous la forme d'une exonération fiscale valable l'année de la première mise en circulation ainsi que les deux années suivantes. Les véhicules avec une étiquette-énergie B ou C sont imposés selon le tarif de base. Ceux appartenant aux catégories de D à G ou sans étiquette subissent une majoration tarifaire assurant la neutralité de la mesure par rapport aux finances de l'État.

Les manipulations des valeurs des gaz d'échappements par VW, découvertes aux États-Unis, concernent vraisemblablement aussi les modèles vendus en Suisse. De plus, il n'est pas exclu que d'autres marques soient également concernées. Il faut en outre présumer que les manipulations cachent une consommation plus élevée de diesel et, par conséquent, des émissions plus importantes de CO₂. Ceci aurait pour conséquence une perte de la catégorie A ou B de l'étiquette-énergie pour les véhicules concernés.

Des restitutions éventuelles devraient être demandées auprès du producteur ou de l'importateur du véhicule puisque l'acheteur ou l'acheteuse a acquis celui-ci de bonne foi.

Je pose donc au Conseil d'État les questions suivantes :

1. Est-ce que l'imposition repose sur les seules indications du constructeur ou est-ce que l'Office de la circulation et de la navigation procède lui-même à des mesures ?
2. Peut-on partir de l'idée que, pour certaines marques et certains modèles de véhicules, les valeurs de CO₂ déclarées ne correspondent pas aux émissions réelles ?
3. Quel est le total des rabais accordés à tort, calculé sur la base des manipulations des valeurs connues jusqu'à présent ?
4. Quelles possibilités le Conseil d'État voit-il pour présenter les demandes de restitution ?
5. Est-ce que VW a violé des dispositions de droit civil ou pénal en manipulant les valeurs des gaz d'échappement ? Si oui, lesquelles ?
6. Est-ce que des démarches judiciaires intercantionales sont envisagées ? Si oui, lesquelles et sous la direction de qui ?

19 octobre 2015

II. Réponse du Conseil d'Etat

Conformément à l'Ordonnance fédérale sur la réception par type des véhicules routiers du 19 juin 1995 (ORT ; RS 741.511), un véhicule de série peut être immatriculé en Suisse dans la mesure où une réception par type (RT) ou encore un certificat de conformité de la CE ou d'un autre Etat tiers est disponible. La RT inventorie les principales données techniques, sécuritaires et environnementales du véhicule. Ces données sont déterminées par le constructeur, respectivement l'importateur. Pour le marché suisse, la RT est validée par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Sur la base de la RT, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) définit la catégorie d'étiquette-énergie attribuée au véhicule. Chaque année, la classification est révisée. Ainsi, les véhicules en circulation peuvent être attribués à une catégorie inférieure. L'Ordonnance fédérale sur l'énergie du 7 décembre 1998 (OEne ; RS 730.01), et en particulier son appendice 3.6, fixent les modalités.

La Confédération a aboli en 2013 le contrôle et l'entretien obligatoire du système anti-pollution. Cet allègement touche un très grand nombre de véhicules, à savoir ceux équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) contrôlant les gaz d'échappement et signalant d'éventuelles anomalies.

Les manipulations des valeurs des gaz d'échappement par VW ont été découvertes aux Etats-Unis, où les exigences en matière d'émissions nocives sont plus sévères qu'en Europe. La première fraude identifiée à fin septembre touche au niveau mondial environ 11 millions de véhicules diesel. Sur les 130'000 véhicules immatriculés en Suisse, cela devrait représenter 5'000 unités pour le canton de Fribourg. En l'état, cette fraude - relative aux valeurs d'oxyde d'azote (NOx) - ne devrait pas avoir d'impact sur l'étiquette-énergie ni sur les émissions de CO₂.

Le second cas de fraude annoncé au début novembre concerne cette fois-ci les émissions de CO₂ d'un deuxième groupe de véhicules incluant également des moteurs essence. Il devrait concerner 1,2 millions d'unités à l'échelon mondial. Par extrapolation, on peut estimer que quelques centaines de véhicules sont concernés dans le canton de Fribourg. Ce deuxième volet devrait avoir un impact sur les étiquettes et, partant, sur un éventuel bonus ou malus lié à l'étiquette-énergie.

Le constructeur VW, respectivement l'importateur, déterminent conjointement avec l'OFROU les véhicules immatriculés en Suisse touchés par ces fraudes, y compris la répartition dans chaque canton. Le groupe VW s'est engagé vis-à-vis du département fédéral des finances à payer rétroactivement d'éventuelles pénalités liées aux émissions de CO₂. Dix-huit cantons, dont Fribourg, fiscalisent les véhicules en tenant compte d'une composante environnementale basée sur l'étiquette-énergie et/ou les émissions CO₂. L'importateur AMAG prévoit de se substituer aux détenteurs afin d'indemniser les cantons en cas d'exonérations injustifiées. Dès connaissance des résultats de l'analyse VW/importateur/OFROU, respectivement OFEN, des actions seront lancées.

Cela étant, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées :

1. *Est-ce que l'imposition repose sur les seules indications du constructeur ou est-ce que l'Office de la circulation et de la navigation procède lui-même à des mesures ?*

L'imposition repose sur les indications du constructeur quant à la cylindrée du véhicule et sur celles de l'OFEN quant à l'étiquette-énergie attribuée. L'Office de la circulation et de la navigation (OCN) ne fait pas de mesure complémentaire. Le contrôle technique est prioritairement orienté sous l'angle de la sécurité du conducteur et des usagers de la route.

2. *Peut-on partir de l'idée que, pour certaines marques et certains modèles de véhicules, les valeurs de CO2 déclarées ne correspondent pas aux émissions réelles ?*

Les valeurs de CO2 déclarées sont mesurées selon le cycle NEDC (New European Driving Cycle), la plupart sont inférieures aux émissions effectives. En effet, ce cycle ne tient pas compte des équipements divers (climatisation, phares, essuie-glaces, etc.) afin que les conditions soient identiques pour tous les véhicules soumis à ce test. L'Union européenne devrait adopter dès 2017 le cycle WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures), plus proche de la réalité.

3. *Quel est le total des rabais accordés à tort, calculé sur la base des manipulations des valeurs connues jusqu'à présent ?*

Selon le niveau actuel de connaissances, quelques centaines de véhicules pourraient avoir bénéficié d'une exonération injustifiée, soit un préjudice moyen estimé à 435 francs/an par véhicule. Une valorisation précise pourra être déterminée dès connaissance des résultats des investigations en cours à l'échelon fédéral ; ceux-ci sont attendus d'ici au 1^{er} semestre 2016.

4. *Quelles possibilités le Conseil d'Etat voit-il pour présenter les demandes de restitution ?*

AMAG, importateur national, s'engage à payer aux cantons appliquant un système de bonus/malus lié à l'étiquette-énergie et/ou aux émissions de CO2 les impôts effectivement dus.

Pour 2015, environ 5'500 véhicules devraient bénéficier d'une exonération. La composante environnementale est sans effet pour 15'000 unités (véhicules de plus de 3 ans en catégorie A ou alors véhicules en catégorie B et C). 157'000 véhicules supportent un malus de 3,1 % afin de financer les exonérations, soit en moyenne 15 francs/an.

Etant donné le nombre important de véhicules concernés et le faible montant unitaire du malus, le Conseil d'Etat privilégie d'intégrer les contributions rétroactives d'AMAG dans l'exercice fiscal 2017 afin de réduire le taux du malus.

5. *Est-ce que VW a violé des dispositions de droit civil ou pénal en manipulant les valeurs des gaz d'échappement ? Si oui, lesquelles ?*

Les pratiques de VW sont illégales. Les dispositions violées seront déterminées à l'échelon fédéral (Ministère public de la Confédération, OFROU et OFEN).

6. *Est-ce que des démarches judiciaires intercantionales sont envisagées ? Si oui, lesquelles et sous la direction de qui ?*

Les plaintes pénales sont centralisées auprès du Ministère public de la Confédération.

7 décembre 2015