

Date de dépôt : 11 mars 2020

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de M. David Martin : Vers une imposition dissuasive pour les SUV ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 17 janvier 2020, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

*On constate à Genève comme ailleurs en Suisse une forte **croissance de la taille et du poids des véhicules automobiles privés** avec un nombre croissant de véhicules de type SUV ou 4×4. Selon l'Agence internationale de l'énergie, ils sont la **deuxième cause de l'augmentation des gaz à effet de serre dans le monde**¹.*

Comme le relève l'Office fédéral de l'énergie : « En Suisse, les modèles équipés de puissants moteurs à combustion sont les plus achetés. La part de véhicules à quatre roues motrices a augmenté sans cesse depuis des années pour atteindre un nouveau sommet en 2017 avec plus de 47%; elle pourra même atteindre ou dépasser la barre des 50% pour l'année en cours. Les modèles SUV sont très demandés. Il en résulte une stagnation des émissions de CO₂ à environ 135 grammes par kilomètre en moyenne, un niveau qui compte encore parmi les plus élevés d'Europe. »²

¹ <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>

² Véhicules à haute efficacité énergétique tendances du marché 2018, <https://pubdb.bfe.admin.ch/fr/publication/download/9194>

Le Temps titrait le 17 octobre 2019 « Les sport utility véhicules (SUV) risquent de tuer les efforts de l'électrique »³ dans un article qui apporte une salve d'arguments démontrant l'impact négatif de ces véhicules à bien des égards :

- à cause des SUV, en 2018, la consommation en carburant et les émissions de gaz à effet de serre des nouvelles immatriculations ont augmenté par rapport à l'année précédente;
- de par leurs caractéristiques, qui impliquent une structure plus massive et moins aérodynamique, les SUV ont une consommation plus importante;
- la taille de ces SUV pose également des problèmes d'aménagement dans un pays comme la Suisse où les infrastructures de transport occupent un tiers des surfaces bâties;
- les SUV posent la question de savoir si le modèle de la voiture individuelle, massive et puissante est le moyen de transport le plus adapté à la mobilité du futur.

On s'en rend compte dans l'espace public, les SUV font l'objet d'un marketing très agressif de la part des importateurs qui semble avoir un certain succès. Même si les SUV à propulsion électrique sont de plus en plus nombreux (p. ex. Tesla), le bilan énergétique d'un véhicule lourd et peu aérodynamique reste mauvais, qu'il soit électrique ou à essence.

Il semble par ailleurs que certains véhicules 4×4 sont enregistrés en catégorie « utilitaire » – payant ainsi un impôt fortement réduit – alors qu'ils font clairement l'objet d'un usage privé.

La croissance des SUV est en train d'annihiler tous les efforts d'amélioration de la performance environnementale des véhicules, et ce principalement en raison de leur poids excessif et de leurs émissions de CO₂. Il est donc important que la législation cantonale permette de maîtriser et d'infléchir cette évolution qui va absolument à l'encontre des objectifs de sobriété énergétique et de protection du climat.

L'imposition des véhicules automobiles destinés au transport de personnes est fixée par l'art. 415 de la loi générale sur les contributions publiques (LCP). Actuellement, cet impôt est proportionnel à la puissance du moteur avec un coefficient multiplicateur en fonction de ses émissions de CO₂.

³ <https://www.letemps.ch/economie/sport-utility-vehicules-risquent-tuer-efforts-lelectrique>

Si cette formule semble a priori cibler de façon efficace les véhicules les plus polluants, elle ne tient pas directement compte du poids du véhicule et donc de l'efficacité énergétique du transport.

Cette question écrite est connexe à celle déposée par le député Rolin Wavre sur l'emprise sur l'espace public des véhicules.

Questions :

- 1) Quelles sont la composition actuelle du parc de véhicules genevois et leur répartition en termes de poids et d'émissions de CO₂ ?*
- 2) Combien y a-t-il de véhicules de type SUV ou 4×4 dans le parc automobile immatriculé dans le canton ?*
- 3) Combien de véhicules de type SUV ou apparentés sont enregistrés sous la catégorie « utilitaire » alors qu'ils sont utilisés pour un usage privé ?*
- 4) Est-ce que le mode de calcul actuel de l'impôt sur les véhicules permet de cibler de façon adéquate les SUV et les véhicules lourds ?*
- 5) Est-ce que le mode de calcul actuel de l'impôt sur les véhicules permet de cibler de façon adéquate et proportionnelle les émissions de CO₂, en particulier dans les catégories SUV et 4×4 ?*
- 6) Quel serait l'impact d'une prise en compte du CO₂ dans la formule de calcul de l'impôt non plus sous forme de bonus/malus avec des seuils à 120 et 200 g/km mais avec un barème linéaire, de façon combinée ou non avec la puissance ?*
- 7) Quel serait l'impact d'une prise en compte spécifique du poids dans la formule de calcul de l'impôt ?*
- 8) Est-ce que d'autres formules sont envisageables pour mieux prendre en compte les impacts des SUV en termes de pollution et d'emprise sur l'espace public ?*
- 9) Est-ce que d'autres cantons ou d'autres pays ont introduit une taxation plus restrictive ciblant les véhicules lourds, en particulier ceux de type SUV ou 4×4 ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour les réponses substantielles qu'il voudra bien apporter à ces questions.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1) *Quelles sont la composition actuelle du parc de véhicules genevois et leur répartition en termes de poids et d'émissions de CO₂ ?*

La composition du parc des voitures de tourisme est la suivante :

Voitures de tourisme	Situation au 21.02.2020
Selon poids total	Nombre de voitures
< ou = 1 000 kg	1 574
De 1 001 à 1 500 kg	28 962
De 1 501 à 2 000 kg	103 753
De 2 001 à 2 500 kg	61 509
De 2 501 à 3 000 kg	17 508
De 3 001 à 3 500 kg	5 335

Voitures de tourisme	Situation au 21.02.2020
Selon émission de CO ₂	Nombre de voitures
< ou = 95 g/km	19 685
De 96 à 120 g/km	35 150
De 121 à 200 g/km	134 110
> 200 g/km	29 696

2) *Combien y a-t-il de véhicules de type SUV ou 4x4 dans le parc automobile immatriculé dans le canton ?*

Les « sport utility vehicles » (SUV) et 4x4 ne correspondent ni à un genre de véhicule, ni à une forme de carrosserie. Ils n'ont donc pas de critères discriminants dans les registres officiels par rapport aux autres voitures de tourisme. Ainsi, il n'est pas possible de produire une statistique.

A noter qu'une 4x4 (soit un entraînement par propulsion-traction sur les 4 roues) peut aller d'une petite Subaru Justy à une grosse Porsche Cayenne. De même, une grosse voiture n'a pas forcément un entraînement sur toutes les roues.

3) Combien de véhicules de type SUV ou apparentés sont enregistrés sous la catégorie « utilitaire » alors qu'ils sont utilisés pour un usage privé ?

Comme c'est le cas pour la réponse à la question 2 et dans la mesure où les SUV ne sont pas répertoriés en tant que tels, il n'est pas possible de répondre à cette question. Toutefois un détenteur n'est pas libre de choisir comme il le souhaite la catégorie à laquelle appartient son véhicule. En effet, l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41), notamment au chapitre 2 du titre deuxième, définit clairement les différents genres de véhicule en fonction de critères précis.

4) Est-ce que le mode de calcul actuel de l'impôt sur les véhicules permet de cibler de façon adéquate les SUV et les véhicules lourds ?

Un véhicule volumineux est en principe lourd, puissant et consomme donc plus. En conséquence, il émet plus de CO₂. L'impôt actuel taxant la puissance est donc une base pertinente et la surtaxe des voitures dont l'émission de CO₂ est supérieure à 200 g/km (malus de 50%) complète l'imposition dans l'optique d'appliquer le principe du pollueur-payeur.

Cela étant, le Conseil d'Etat examine l'opportunité de revoir la taxation des voitures les plus lourdes. En effet, les « sport utility véhicules » (SUV) et 4x4 encombrants sont par définition lourds.

5) Est-ce que le mode de calcul actuel de l'impôt sur les véhicules permet de cibler de façon adéquate et proportionnelle les émissions de CO₂, en particulier dans les catégories SUV et 4x4 ?

Oui, puisque les grosses voitures, lourdes, consomment plus de carburant et se voient imposer un malus de 50% dès que leurs émissions de CO₂ dépassent les 200 g/km.

6) Quel serait l'impact d'une prise en compte du CO₂ dans la formule de calcul de l'impôt non plus sous forme de bonus/malus avec des seuils à 120 et 200 g/km mais avec un barème linéaire, de façon combinée ou non avec la puissance ?

Le Conseil d'Etat considère que le fait de ne tenir compte que du CO₂ ne semble pas pertinent. En effet, l'impôt applicable à une petite Renault Zoé serait identique à celui d'une grande Tesla, alors que les 2 voitures ne sont pas du tout de la même gamme (grandeur, poids, puissance, nuisances environnementales telles que microparticules, recyclage des batteries, etc.).

En outre, il serait nécessaire de revoir tous les barèmes impôt, ce qui impliquerait de coûteux développements informatiques.

7) *Quel serait l'impact d'une prise en compte spécifique du poids dans la formule de calcul de l'impôt ?*

La prise en compte du poids dans le calcul de l'impôt peut être pertinente. Toutefois, en fonction du modèle utilisé, il existe un risque de surtaxer les voitures électriques, plus lourdes que les voitures à moteur à combustion ainsi que de taxer plus lourdement une voiture familiale par rapport à une Ferrari plus légère de par sa construction, alors que cette dernière n'a pas forcément un impact plus favorable à l'environnement, de par sa puissance et sa consommation.

8) *Est-ce que d'autres formules sont envisageables pour mieux prendre en compte les impacts des SUV en termes de pollution et d'emprise sur l'espace public ?*

Comme mentionné dans la réponse à la question 4 ci-dessus, le Conseil d'Etat est en train d'étudier cette question

9) *Est-ce que d'autres cantons ou d'autres pays ont introduit une taxation plus restrictive ciblant les véhicules lourds, en particulier ceux de type SUV ou 4x4 ?*

Comme les SUV et 4x4 ne sont pas spécifiquement inventoriés dans les registres fédéraux des véhicules, il n'est pas possible de les cibler directement. Au surplus, le Conseil d'Etat n'a pas connaissance d'une taxation spécifique applicable aux SUV et 4x4.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS