

POINT DE VUE

Session d'automne '20

Edition spéciale Loi sur le CO₂



Table des matières

Date	N°	Objet	Page
9 et 10 juin 2020	17.071	Révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020	3
	17.071	Art. 3 loi sur le CO2 : Objectifs de réduction	5
	17.071	Art. 7a loi sur le CO2 : Réduction selon l'état de la technique	6
	17.071	Art. 9 loi sur le CO2: mise en œuvre claire du remplacement de systèmes de chauffage	8
	17.071	Art. 38g bis-38g quintes loi sur le CO2 : taxe sur l'aviation générale	9
	17.071	Art. 40a loi sur le CO2: Transport ferroviaire international de passagers	11
	17.071	Art. 52 - 55a loi sur le CO2 : la négligence comme infraction pénale	12
	17.071	Art. 48 loi sur l'imposition des huiles minérales: limitation du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales comme incitation à l'électrification des TP	13
	17.071	Récapitulatif des recommandations de vote sur les propositions de minorité	13

Impressum

UMWELTALLIANZ | ALLIANCE-ENVIRONNEMENT
Postgasse 15 | Postfach 817 | 3000 Bern 8
Telefon 031 313 34 33 | Fax 031 313 34 35
www.umweltallianz.ch | info@umweltallianz.ch
Redaktion: Rahel Loretan, Anne Briol Jung

17.071

Révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020

Introduction

La révision totale actuelle devrait contribuer de manière significative à la capacité de la Suisse à remplir ses obligations de l'accord de Paris sur le climat. Le Conseil national ayant rejeté son projet de loi lors du vote d'ensemble en décembre 2018, le présent projet de loi se fonde sur la décision de la session d'automne 2019 du Conseil des Etats. La commission a confirmé de nombreux ajustements du Conseil national, dont un important assouplissement de la politique climatique. Toutefois, la Commission apporte également des clarifications, propose des simplifications supplémentaires et maintient ses positions antérieures sur des points controversés.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'améliorer le projet conformément aux recommandations suivantes (pour les recommandations détaillées (voir le tableau récapitulatif à la fin).

Développement

L'accord de Paris sur le climat n'est pas seulement une nécessité pour la Suisse, mais également une belle opportunité. Un petit pays ne peut pas réduire seul à un niveau raisonnable les émissions mondiales de gaz à effet de serre. Cela nécessite une approche coordonnée de tous les émetteurs. Grâce à l'accord de Paris, chaque pays a la responsabilité d'apporter sa part de contribution à l'objectif global. Parallèlement, notre économie exportatrice peut énormément bénéficier du fait qu'il existe un consensus mondial sur une décarbonisation rapide et étendue. L'économie nationale bénéficie de la restructuration du système énergétique, qui augmentera aussi massivement le degré d'auto-provisionnement.

La politique actuelle de la Suisse tend à s'orienter vers un scénario mondial à 3 ou 4 degrés. Comme le réchauffement en Suisse augmente plus vite que la moyenne, cela correspondrait à un scénario à plus 6 degrés avec des conséquences énormes pour l'Homme et l'environnement.

L'accord de Paris appelle à un équilibre entre les émissions et les réductions des gaz à effet de serre dans le monde. En d'autres termes, les émissions doivent être réduites à zéro. Plusieurs pays du Nord de l'Europe ont déjà fixé cet objectif à 2045. L'UE discute actuellement de l'objectif zéro émission nette d'ici 2050. Le Conseil fédéral a défini l'année cible 2050 comme objectif indicatif. Nos principaux partenaires commerciaux visent un objectif beaucoup plus ambitieux d'ici 2030 et beaucoup souhaitent y parvenir exclusivement par le biais de réductions nationales. Au lieu d'agir comme leader international, la Suisse risque même d'être totalement laissée pour compte. La majorité de la Commission veut confirmer au moins la modeste correction du Conseil national relative à l'objectif pour la Suisse.

La Commission propose, sans opposition, de suivre le Conseil National et de reporter de 3 ans à 2026 la réglementation sur le remplacement du chauffage (art. 59d) (sans

propositions de minorités). En raison de la longue durée de vie des systèmes de chauffage au mazout et au gaz, cela entraîne des émissions supplémentaires cumulées d'environ 8 millions de tonnes de CO₂ - ce qui correspond à la quasi-totalité des émissions annuelles du secteur industriel. Les articles 17b et c devraient être biffés et, de ce fait, la mise en œuvre de la logique du "zéro émissions nette" de l'accord de Paris sur le climat seraient supprimée sans être remplacée dans les études de l'impact sur l'environnement. En conséquence, de nouvelles infrastructures et installations incompatibles avec les objectifs climatiques continueront de pouvoir être construites. L'investisseur n'a pas non plus besoin d'en être informé. L'autorité qui délivre les autorisations risque donc de recevoir des demandes de dommages et intérêts en cas de fermeture prématurée pour des raisons de protection du climat.

En raison de la réglementation désormais avancée de l'UE sur les objectifs du parc automobile de voitures neuves et les poids lourds, des ajustements ont été faits au Conseil national qui doivent maintenant être adoptés. Une solution pragmatique et applicable a également été trouvée au Conseil national pour l'aviation privée, qui a été introduite par le Conseil des États à la dernière minute. Toutefois, une majorité de la Commission a maintenant l'intention de restreindre encore davantage le champ d'application déjà très limité, ce qui encouragerait un traitement préférentiel unilatéral et des distorsions du marché. Finalement, la BNS et la Finma ne devraient pas proposer maintenant de mesures visant à réduire les risques climatiques. La Commission veut également laisser impunies les négligences dans la mise en œuvre des mesures de politique climatique et ainsi faire passer de telles violations comme un délit mineur.

La proposition actuelle est plus efficace en termes de politique climatique que la proposition du Conseil fédéral. Toutefois, ce projet de loi n'est qu'un premier pas vers la mise en œuvre de l'accord de Paris sur le climat. Les réductions d'émissions nationales restent trop faibles d'un facteur deux, la réorientation des flux financiers est en grande partie exclue et le financement international de la lutte contre le changement climatique n'est pas garanti.

En dépit de ces lacunes, l'adoption rapide de la loi est extrêmement importante. Les décideurs et les investisseurs ont maintenant besoin de cadres, de signaux clairs et d'incitations pour éviter les investissements nuisibles au climat et pour saisir l'opportunité d'une transformation imminente et inévitable. La nouvelle loi sur le CO₂ peut donc apporter une contribution importante pour atténuer les effets de la crise économique attendue.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 3 loi sur le CO₂ : Objectifs de réduction

Introduction

En 2017, le Parlement a ratifié l'accord de Paris sur le climat, entré en vigueur en 2016, tout en confirmant que la Suisse souhaitait réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50 pour cent d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. La divergence qui subsiste concerne la question de savoir quelle part de cette réduction a effectivement lieu chez nous et quelles mesures la Suisse prend pour atteindre un niveau d'émissions net zéro d'ici 2050.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de rejeter la minorité Knecht et de suivre la majorité (=Conseil national).

Développement

Cet objectif de réduction prévu à l'article 3 ne correspond pas avec un scénario «Paris-compatible» selon lequel le réchauffement planétaire doit être nettement inférieur à 2 degrés et, si possible, ne pas dépasser 1,5 degré. Plusieurs pays européens ont donc déjà décidé de réduire leurs émissions plus rapidement que la Suisse et ce, uniquement au niveau national, au lieu d'acheter simplement des certificats. La Commission de l'environnement de l'UE propose notamment que l'UE réduise ses émissions nationales de 55 pour cent d'ici 2030. La décision finale sera prise par l'UE à la fin de l'année. Cependant, d'après l'alinéa 2 du Conseil national, la Suisse souhaite réduire ses propres émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % seulement (3/4 de 50%). La minorité Knecht propose de fixer cet objectif à 30 % seulement.

Un objectif national peu élevé signifie que des investissements dans l'infrastructure des énergies fossiles continuent d'être réalisés en Suisse et, qu'à moyen et long terme, la Suisse dépendra d'importations importantes et coûteuses de vecteurs énergétiques fossiles. Parallèlement, la réduction effective, la qualité et le prix des réductions à l'étranger sont très incertains. En conséquence, la Suisse devrait poursuivre pleinement son objectif de réduction avec des mesures nationales. Un engagement supplémentaire à l'étranger étant toutefois souhaitable et nécessaire, comme il a déjà été décidé (art. 3 al.2bis).

Les organisations environnementales appellent à une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60% en Suisse d'ici 2030 et au zéro émission nette d'ici 2040. C'est également l'option la plus intéressante du point de vue de la conjoncture économique. L'évolution de la loi sur le CO₂ par rapport au message de 2017 signifie que l'impact des mesures s'est également renforcé.

Divers calculs montrent des réductions de 38 à 40 % en 2030 par rapport à 1990, ce qui signifie que l'objectif climatique du Conseil national et de la majorité de la Commission (-37,5 %) est en accord avec les mesures adoptées (-38 à -40 %).

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 7a loi sur le CO₂ : Réduction selon l'état de la technique

Introduction

L'exigence connue de la loi sur la protection de l'environnement de concevoir les projets de construction de manière à réduire si possible les émissions nocives pendant la phase d'exploitation (exigence de réduction) est appliquée explicitement aux émissions de gaz à effet de serre avec l'article 7a. L'exclusion de la protection du climat comme problème environnemental majeur n'est plus justifiée. Cette orientation de l'activité d'investissement vers des projets qui correspondent à l'état de la technique va beaucoup moins loin que les articles 17b et 17c, qui ont été supprimés par le Conseil national et la CEATE-E et qui avaient le caractère d'une disposition plutôt que d'une directive.

Il est donc d'autant plus surprenant qu'une faible majorité de la CEATE-E souhaite exempter les grands pollueurs de CO₂, contrairement à la décision unanime du Conseil des Etats en septembre 2019. La minorité Zanetti veut limiter les exemptions aux projets relativement petits.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la majorité Zanetti.

Développement

La proposition actuellement en discussion - même dans la version de la minorité Zanetti - va beaucoup moins loin que la décision du Conseil des Etats de septembre 2019. Le Conseil national a supprimé les études d'impact globales sur le climat, y compris les mesures de substitution sous forme de compensation de CO₂ qui sont courantes dans les études d'impact sur l'environnement (art. 17b et 17c). La CEATE veut éliminer cette divergence.

La question de savoir si les grands émetteurs doivent être exemptés en tant que tels, comme le demande une faible majorité, est controversée. Cela ne va pas dans le sens d'une réduction de CO₂ la plus efficace possible de protéger les grands émetteurs de CO₂ du système d'échange de quotas d'émission (>50% des émissions industrielles) et de ne soumettre que les projets de taille moyenne à une exigence de réduction - comme le propose maintenant une faible majorité de la CEATE-E. Cela serait évidemment injuste pour les projets de construction de taille moyenne et se ferait au détriment des grandes PME qui se trouvent en dessous du seuil de participation à l'échange de quotas d'émission. Elles seraient désavantagées par rapport aux grandes entreprises.

Il est compréhensible que le Conseil national ait délibérément exclu les installations relativement petites (conformément à la définition du terme "installations" dans la loi sur la protection de l'environnement), par exemple les routes de contournement, dans la mesure où l'ordonnance doit définir une limite minimale pour que la mise en œuvre soit aussi peu bureaucratique que possible et aussi proportionnée que possible (alinéa 3). Apparemment, à la demande de l'administration, la CEATE-N (=demande d'une faible majorité de la CEATE-E) a également introduit l'alinéa 2. L'alinéa 2 n'exempte toutefois pas les petits émetteurs, mais plutôt les grands émetteurs (c'est-à-dire les installations soumises aux droits d'émissions). La proposition du Conseil national, avec

ses exceptions pour les petits et les grands émetteurs de CO₂, est donc totalement contradictoire.

L'argument de l'administration concernant la prétendue double réglementation des droits d'émissions n'est pas correct. L'administration fait valoir qu'il y aurait une double réglementation si certaines installations étaient soumises à la fois à l'échange de droits d'émission et au nouvel article 7a. Ce point de vue ignore le fait que l'échange de droits d'émission a un tout autre objectif et que les émetteurs de taille moyenne sont également soumis à la taxe sur le CO₂ ou à l'accord de réduction. L'objectif de l'échange de droits d'émission est de faire en sorte que l'exploitation des installations existantes soit aussi respectueuse du climat que possible. Le nouvel article 7 bis ne vise pas les installations existantes, mais vise à concevoir les projets de construction de manière à ce que la protection du climat soit prise en compte tout au long de la vie de la nouvelle installation. L'article 7a concerne la construction d'installations respectueuses du climat. Le système d'échange de quotas d'émission ne devient efficace que lorsque des installations construites de manière optimale sont inaugurées, souvent en accord avec la politique climatique. Pour les investissements durables, cependant, la phase de construction et de planification revêt une plus grande importance - en particulier pour les grands émetteurs (c'est-à-dire les installations soumises à l'échange de droits d'émission).

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 9 loi sur le CO₂: mise en œuvre claire du remplacement de systèmes de chauffage

Introduction

Si les systèmes de chauffage au mazout et au gaz sont remplacés dans des bâtiments insuffisamment isolés, ils devraient désormais être exempts de CO₂. Le Conseil national a fait des ajouts peu clairs au paragraphe 2bis et a laissé les questions de surveillance ouvertes.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la minorité Mazzone (= Conseil des Etats).

Développement

Le Conseil national a fait un ajout déconcertant à l'art. 9, al. 2ter, qui édulcore également inutilement la protection du climat. La formulation originale du Conseil des États vise à promouvoir l'utilisation du biogaz et d'autres carburants neutres en CO₂ et permet d'ajuster la valeur limite du CO₂ à la hausse en conséquence. Cette formulation permet déjà l'utilisation de carburants sans CO₂ à 100 %. L'amendement du Conseil national veut maintenant aussi permettre de porter la proportion à 100%, mais seulement à condition que des mesures d'efficacité soient mises en œuvre.

Les alinéas 5 et 6 (nouveau) garantissent que l'art. 9 puisse être appliqué de manière uniforme dans les cantons et que le registre des bâtiments et des logements soit enfin actualisé de manière à pouvoir à nouveau informer les politiciens. Les premières expériences faites dans les cantons avec la réglementation sur le remplacement du chauffage montrent également que les processus doivent être adaptés (étude commandée par la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie EnDK). L'obligation d'autorisation pour le remplacement du chauffage, qui a déjà été introduite dans certains cantons, n'est pas encore suffisamment respectée. Afin de pouvoir réaliser l'évaluation conformément à l'article 48, l'administration est obligatoirement tributaire de données qui devraient maintenant être disponibles grâce au paragraphe 6. La minorité Müller assure ainsi la transparence nécessaire aide les communes, les cantons et la Confédération à contrôler la mise en œuvre et l'efficacité, et devrait de plus en plus veiller à ce qu'il n'y ait plus de remplacement non autorisé de chauffage, ce qui crée une inégalité juridique.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 38g bis-38g quintes loi sur le CO₂ : taxe sur l'aviation générale

Introduction

La taxe sur les billets d'avion sur les vols publics de lignes et charter est une taxe d'incitation avec affectation partielle analogue à la taxe sur le CO₂ pour les combustibles. La taxe sur l'aviation générale veut maintenant garantir que les vols privés, notamment des avions d'affaires, paient une taxe similaire. Cela vise à empêcher le législateur de créer une incitation à davantage de vols privés et d'établir une réglementation globale qui soit perçue comme équitable.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la minorité Mazzone (Art. 38gbis, Abs. 1) et de rejeter la minorité Rieder (Art. 38gquarter) et donc de suivre le Conseil national.

Développement

Dans l'article 38gbis, les exceptions ont été définies de telle manière que seuls les grands avions privés d'un poids au décollage de 5700 kg ou plus sont concernés, qui ne sont pas utilisés à des fins de formation ou de fret ou pour des vols de travail et d'affaires. Cela signifie que 90 % des départs ne paieraient pas de taxe.

Avec la voix prépondérante du président, la Commission veut maintenant augmenter la limite de poids à 8618 kg. Cela est dû à la représentation des intérêts d'un constructeur aéronautique suisse et se justifie, entre autres, par le fait que c'est la limite entre les petits et les grands avions.

Si la limite de poids était effectivement augmentée, une proportion importante d'avions privés, qui sont également utilisés pour des vols d'affaires et de vacances, serait exonérée de la taxe. Il en résulterait une inégalité de traitement flagrante par rapport aux vols réguliers et charters publics, et cela constituerait également une incitation perverse à utiliser des avions encore plus petits et plus inefficaces. La limite prescrite par le Conseil national peut être justifiée parce que cette limite est également utilisée pour les statistiques et qu'une formation spéciale pour les pilotes est requise pour les avions plus lourds. Une limite de poids encore plus raisonnable serait de 2250 kg. Car cette limite de poids est également enregistrée statistiquement et les avions d'affaires sont déjà utilisés au-delà de cette limite de poids. Afin d'éviter que le législateur ne crée ainsi une mauvaise incitation à passer des vols de ligne aux vols privés (une tendance qui existait déjà avant le COVID-19 mais qui s'accroît maintenant), la limite de poids devrait être fixée fermement à 2250 kg. En l'absence d'une telle proposition, nous recommandons de soutenir la minorité Mazzone.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 38h loi sur le CO₂: financement mesures d'adaptation au changement climatique

Introduction

Selon la minorité Noser, seule la moitié des paiements compensatoires que les importateurs de voitures doivent effectuer pour les flottes de véhicules s'ils n'atteignent pas leurs objectifs de CO₂ devrait être utilisée pour des mesures d'adaptation au changement climatique, et selon la minorité Knecht, aucune part ne devrait être affectée. La minorité Knecht veut disposer de la totalité de ces produits de la politique climatique, et la minorité Noser de la moitié de ces produits pour le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter les minorités Noser et Knecht en particulier.

Développement

La Suisse est deux fois plus touchée par le changement climatique que la moyenne mondiale. Les étés chauds, les mauvaises récoltes, les glissements de terrain, les inondations, le dégel du permafrost et les hivers peu enneigés ont tendance à augmenter. Il faut maîtriser les grands défis qui se posent dans les régions de montagne, dans l'agriculture, le tourisme, la sylviculture et l'approvisionnement en énergie. La proposition du Conseil fédéral pour la nouvelle loi sur le CO₂ ne prévoit pas le financement de mesures d'adaptation au changement climatique. Dans son programme de législature, le Conseil des États a donc décidé d'accorder une plus grande attention à l'adaptation au changement climatique. Avec la proposition de la majorité (et dans une certaine mesure aussi avec la minorité Noser), les premières mesures peuvent être mises en œuvre.

La majorité de la CEATE-E s'est abstenue d'utiliser pour des mesures d'adaptation au changement climatique des revenus provenant d'autres fonds climatiques que ceux provenant des nouvelles sanctions sur les voitures, parce que la constitutionnalité des sources alternatives de financement de la loi sur le CO₂ est controversée. Avec ces deux minorités, les importateurs de voitures seraient traités différemment des importateurs de carburants et des entreprises qui paient également des sanctions prévues à des fins spécifiques si elles n'atteignent pas les objectifs en matière de CO₂.

L'infrastructure routière dans les zones rurales est très peu financée par FORTA. Les fonds FORTA sont principalement utilisés pour améliorer les routes nationales entre les grandes villes. L'infrastructure routière, qui est importante pour les zones rurales, est principalement (co)financée par la Confédération par le biais du nouveau régime spécial de financement des transports routiers (recettes de 1,3 milliard de francs par an).

La question de l'indemnisation des importateurs de voitures ne faisait pas partie de la votation de 2017 sur la modification constitutionnelle du FORTA. La modification de la loi a simplement changé le nom du fonds, puisque le Fonds d'infrastructure (FI) a été remplacé par le FORTA. Ni au Conseil national ni au Conseil des États, il n'y a eu de discussion sur les prestations liées aux voitures neuves.

Contact

ATE, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

17.071

Art. 40a loi sur le CO₂: Transport ferroviaire international de passagers

Introduction

La minorité Knecht s'oppose à une formulation potestative consistant à utiliser une partie modeste des recettes du Fonds pour le climat pour améliorer les liaisons avec le transport ferroviaire international de passagers. Cet ajout est avant tout de nature déclamatoire, car même si la minorité l'accepte, la règle reste que les dépenses du fonds se fondent sur l'art. 1 al. 1 LCO₂. Le transport ferroviaire de passagers, avec son effet limité sur le CO₂, répond de toute façon à ces critères. En tout état de cause, l'affectation définitive des recettes du Fonds climatique aux types de projets ne sera effectuée par le Parlement qu'à une date ultérieure, tous les quatre ans (article 38i).

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de rejeter la minorité Knecht.

Développement

La Suisse est fière d'avoir l'un des meilleurs services de transport public au monde. Toutefois, pour les services ferroviaires internationaux de plus de 500 km de jour et de nuit, la Suisse se situe au mieux dans la moyenne. En ce qui concerne les liaisons de jour avec les métropoles internationales, l'offre en France, en Allemagne et en Italie est beaucoup plus attractive qu'en Suisse. Contrairement à l'ancien régime de financement des chemins de fer, FTP, la Suisse n'investit plus dans l'amélioration des infrastructures en faveur de l'amélioration des connexions au réseau international à grande vitesse depuis 2014 avec l'actuel régime de financement des infrastructures ferroviaires FAIF. Des améliorations opérationnelles sous la forme de liaisons ferroviaires supplémentaires sont donc nécessaires. En Autriche, en Europe centrale et orientale et en Scandinavie, les trains de nuit font partie du concept de service public. Le service de trains de nuit en provenance de Suisse a récemment été massivement réduit.

Même avec la proposition de la majorité de la Commission, seule une modeste partie, de l'ordre de 5 % des dépenses totales du Fonds pour le climat, peut être utilisée pour les liaisons ferroviaires internationales au départ de la Suisse. Avec ces fonds modestes, les destinations touristiques les plus lucratives comme Barcelone ou Amsterdam peuvent être reconnectées au réseau de trains de nuit depuis la Suisse, et pendant la journée, des liaisons directes attrayantes peuvent être proposées en complément.

Pour l'acceptation politique de la taxe sur les billets d'avion, il est important de disposer de capacité suffisante de moyens de transport alternatifs. C'est généralement le cas pour les voitures et les bus longue distance, qui sont certes moins nocifs pour le climat que le transport aérien, mais pour les liaisons ferroviaires, il n'existe pas d'alternatives attrayantes au transport aérien pour de nombreuses destinations. Étant donné que 78 % des voyages en avion au départ de la Suisse ont pour destination l'Europe, le transport ferroviaire peut se substituer à au moins certains de ces voyages. Les régions touristiques suisses typiques pourraient également en bénéficier (par exemple, les trains de nuit dont le terminus se trouve à Coire, à Brigue ou en Suisse centrale au lieu de Zurich).

Contact

ATE, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

17.071

Art. 52 al. 3, art 53 al. 1, art 54 al. 2, art. 55 al. 2 lettre a bis, art. 55a al. 1 loi sur le CO₂ : la négligence comme infraction pénale

Introduction

La loi sur le CO₂ s'appuie sur de nombreux instruments de marché (taxe sur le CO₂, taxe sur les billets d'avion, système d'échange de quotas d'émission, objectifs pour les flottes). Si des informations incorrectes sont fournies, jusqu'à des dizaines de millions par cas peuvent être payés en trop ou en moins. Il doit donc être possible, comme par le passé, de sanctionner les comportements négligents et d'assurer ainsi une mise en œuvre correcte.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la minorité Mazzone et de suivre le Conseil fédéral et le Conseil national.

Développement

Afin d'éviter une bureaucratie excessive dans l'application de la loi, l'administration ou les prestataires de services mandatés sont tributaires du fait que les entreprises concernées par la loi remplissent leur devoir de diligence et fournissent des informations correctes. Dans le cas contraire, des contrôles appropriés devraient être effectués à tous les niveaux.

À cette fin, il est nécessaire que les calculs et les comptes correspondants soient effectués par du personnel qualifié afin d'éviter les erreurs dues à la négligence. Cela ne serait pas garanti sans une réglementation correspondante du Conseil national et du Conseil fédéral. La responsabilité du mandant garantit que les employés eux-mêmes ne sont pas responsables.

La majorité de la Commission souhaite modifier ici une pratique que l'on retrouve également dans de nombreuses autres lois, telles que la loi sur les douanes, la loi sur la taxe sur la valeur ajoutée, la loi sur la taxe sur le tabac, la loi sur la taxe sur les huiles minérales, la loi sur la redevance sur les poids lourds, la loi sur l'alcool, la loi sur la protection de l'environnement, la loi sur les forêts, etc.

L'Alliance environnementale ne permettra pas que les infractions à la loi sur le CO₂ et à toute autre loi future soient réduites à un délit mineur. Cela affaiblirait la protection du climat et empêcherait une mise en œuvre équitable, car les sommes versées au titre de l'infraction ne pourraient plus être redistribuées à la population et aux entreprises.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 48 loi sur l'imposition des huiles minérales : limitation du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales comme incitation à l'électrification des transports publics

Introduction

En septembre 2019, le Conseil des Etats a décidé de limiter le remboursement de la taxe sur les huiles minérales afin de promouvoir l'électrification des flottes de bus des transports publics.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter les minorités Fässler et Stark.

Développement

Du point de vue de la politique climatique, le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales aux entreprises de transports publics est une fausse incitation, non seulement pour les bus urbains, pour lesquels la minorité Fässler veut l'abolir, mais aussi pour les autres lignes de bus.

La minorité Fässler estime que même dans les années 2030, aucun bus électrique ne sera disponible en dehors des villes (= en dehors des transports locaux) et ne sera compétitif en termes de coût. Dans le Valais central, des bus publics électriques sont déjà en service pour certains trajets. Avec la nouvelle loi sur le CO₂, l'incitation à l'électrification des transports publics sera considérablement renforcée par deux mesures, de sorte que sur les lignes supplémentaires, les bus électriques dont les coûts d'exploitation sont nettement inférieurs deviendront plus attrayants non seulement en termes de politique climatique mais aussi financièrement. D'une part, les remboursements de la taxe sur les huiles minérales seront limités dans le temps. D'autre part, les importateurs de carburants seront obligés d'utiliser une partie de la compensation de CO₂ pour les combustibles fossiles pour des projets de transport (art. 27, al. 2bis).

La minorité Stark ne veut pas utiliser la réduction des dépenses résultant de la limitation du remboursement de la taxe sur les huiles minérales pour l'électrification des transports publics. Par rapport à la variante de la majorité, l'obligation d'électrification serait financièrement avantageuse pour une plus petite proportion de lignes de bus existantes et futures. Les coûts supplémentaires seraient répercutés sur les clients des lignes de bus correspondantes (c'est-à-dire que la moitié des coûts des lignes non urbaines seraient répercutés sur les cantons). La minorité Stark s'oppose également fortement au principe suivi dans toutes les autres parties de la réforme de la loi sur le CO₂, selon lequel le projet de loi devrait être neutre pour le budget fédéral. Les caisses fédérales toucheraient des recettes supplémentaires à partir de 2026.

Contact

ATE, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Recommandations de vote concernant les propositions de minorité

Article de loi	Minorité	Recommandation de vote
17.071 RÉVISION TOTALE DE LA LOI SUR LE CO₂ APRÈS 2020		
II EXAMEN PAR ARTICLE		
Chapitre 1 : Dispositions générales		
Art. 3, al. 2 : Réduction de CO₂ dans le pays maintenue à 1.75%/an	Minorité Knecht	Rejeter
Art. 7a : Réduction selon l'état de la technique aussi pour les 50 plus gros émetteurs	Minorité Zanetti	Adopter
Chapitre 2 : Mesures techniques de réduction des émissions de CO₂		
Section 1 : Bâtiments		
Art. 9 : Clarification valeur-limite de CO₂ lors de remplacement de système de chauffage	Minorité Mazzone	Adopter
Art. 9 : Monitoring remplacement de système de chauffage	Minorité Müller	Adopter
Chapitre 4b : taxe sur l'aviation générale		
Art. 38 g ^{bis} al.1 limite de poids Business Jet	Minorité Mazzone	Adopter
Art. 38gquater Abs. 1: Montant de la taxe sur les vols privés	Minorité Rieder	Rejeter
Chapitre 5: Fonds pour le climat et répartition du produit de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale		
Art. 38h : Financement des mesures d'adaptation au changement climatique (majorité mieux que minorité Moser mieux que minorité Knecht)	Minorité Noser Minorité Knecht	Rejeter Rejeter
Art. 40a, al. 2ter : Transport ferroviaire int de passagers	Minorité Knecht	Rejeter
Chapitre 8: Sanctions		
Art. 52 al. 3, Art. 53 al. 1, Art. 54 al. 2 und Art. 55a al. 1 Continuer de sanctionner les négligences (=CF=CN)	Minorité Mazzone	Adopter
Abrogation et modification d'autres dispositions : loi sur l'imposition des huiles minérales		
Art. 48 al. 1bis/2 lignes de bus urbaines jusqu'en 2026 et autres bus jusqu'en 2030	Minorité Fässler	Rejeter
Art. 48 al2bis Réduction des dépenses pour électrification des TP	Minorité Stark	Rejeter

ALLIANCE-ENVIRONNEMENT

Portrait

L'Alliance-Environnement a pour membres quatre grandes organisations environnementales de Suisse. L'Alliance-Environnement veut assurer la coordination et l'information relatives aux activités politiques du Palais fédéral et de l'administration.

Alliance-Environnement, Postgasse 15, case postale 817, 3000 Bern 8
T 031 313 34 33, Fax 031 313 34 35, info@alliance-environnement.ch

Membres

Pro Natura

Pro Natura, case postale, 4018 Basel
T 061 317 91 91, F 061 317 92 66
www.pronatura.ch

VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Bern
T 0848 611 611, F 0848 611 612
www.vcs-ate.ch

WWF

WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne
T 021 966 73 73, F 021 966 73 74
www.wwf.ch

Greenpeace

Greenpeace Schweiz, case postale, 8031 Zürich
T 044 447 41 41, F 044 447 41 99
www.greenpeace.ch

Partenaires

Fondation suisse de l'énergie

FSE, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21, F 044 275 21 20
www.energiestiftung.ch

BirdLife Suisse

ASPO/BirdLife, Wiedingstrasse 78, case postale, 8036 Zürich
T 044 457 70 20, F 044 457 70 30
www.birdlife.ch

Initiative des Alpes

Initiative des Alpes, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.alpeninitiative.ch

Ecorating

Chaque année, l'Alliance-Environnement évalue dans quelle mesure les parlementaires votent en faveur de l'environnement et calcule la moyenne des différents partis:
www.ecorating.ch