

POINT DE VUE

Session d'automne '19 : complément
Conseil national



Table des matières

Rubrique	Thème	Page
Conseil national	<u>17.405</u> Reconduire les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants	3
Impressum	ALLIANCE-ENVIRONNEMENT UMWELTALLIANZ Postgasse 15 case postale 817 3000 Bern 8 Téléphone 031 313 34 33 Fax 031 313 34 35 info@alliance-environnement.ch www.alliance-environnement.ch Rédaction: Rahel Loretan, Anne Briol Jung	8

Conseil national

Iv. Pa. Burkart. Reconduire les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants. 2^{ème} phase (17.405)

L'initiative parlementaire demande, d'une part, d'adopter une nouvelle réglementation sur les allègements fiscaux des huiles minérales pour les biocarburants, le règlement actuel expirant à la fin du mois de juin 2020. Plusieurs articles de l'actuelle loi sur le CO₂ expireront également d'ici la fin 2020. Étant donné que la révision totale de la loi sur le CO₂ (17 071) a été retardée, l'entrée en vigueur dans les délais impartis est incertaine et une loi transitoire est donc nécessaire.

Ces lacunes réglementaires créent une incertitude juridique en matière de planification et de législation, notamment pour les sociétés qui pourraient être exonérées de la taxe sur le CO₂, pour les services responsables de la compensation du CO₂ des importateurs de carburant et pour les importateurs de voitures. Depuis la ratification de l'accord de Paris sur le climat et l'engagement de la Suisse de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50% d'ici 2030 par rapport à 1990, une loi transitoire sur la réduction des émissions de CO₂ est absolument nécessaire.

La proposition d'une petite majorité de la Commission ne répond pas à cette demande, car le passage de l'actuelle loi sur le CO₂ à une loi plus ambitieuse n'est pas garanti et, en cas de retard au-delà de 2021, elle nécessiterait à nouveau une nouvelle loi transitoire.

Les minorités proposent des éclaircissements de manière pragmatique, en apportant des adaptations annuelles modérées aux instruments politiques existants. Ces propositions de minorité doivent toutes être soutenues. Cependant, elles permettent uniquement d'atteindre les objectifs climatiques communiqués à l'ONU. Elles ne conviennent pas à la mise en œuvre effective d'une politique climatique compatible avec l'Accord de Paris sur le climat. Par conséquent, la révision totale de la loi sur le CO₂ reste l'instrument central de mise en œuvre et doit entrer en vigueur le plus rapidement possible et remplacer la loi transitoire.

Loi sur les huiles minérales (Exonération fiscale des carburants renouvelables):

D'un point de vue de politique climatique, le plus pertinent n'est pas l'extension de l'exonération fiscale, mais la loi sur le CO₂ pour l'année 2021, que la CEATE-CN a en partie adoptée à l'unanimité et, en partie, ajouté comme propositions de minorité à cet objet.

La reconduite des allègements fiscaux pour les carburants renouvelables est souhaitable d'un point de vue de politique climatique - en particulier pour la période allant jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le CO₂. Dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO₂, il sera décidé si des mesures alternatives ou supplémentaires visant à promouvoir les carburants renouvelables doivent être décidées. Dans le contexte de la compensation des carburant (article 27 loi sur le CO₂), plusieurs propositions figurent dans la révision totale

qui sont proches de l'In. Parl. Burkart et qui améliorent les conditions-cadres des carburants renouvelables, mais présentent, pour certaines, un meilleur rapport coûts-avantages.

L'utilisation de biocarburants, qui doivent répondre à des exigences écologiques minimales en Suisse, est l'une des rares mesures visant à réduire les émissions de CO₂ dans le trafic routier. Il est urgent de prendre des mesures dans le domaine des transports dans la politique climatique suisse, car les émissions de CO₂ du trafic routier, contrairement aux émissions des bâtiments et des industries, sont toujours supérieures au niveau de 1990. À long terme, l'exonération fiscale couvrira également l'hydrogène et d'autres carburants synthétiques renouvelables, créant une incitation financière bienvenue.

La proposition de la CEATE-CE maintient inchangés les critères de durabilité pour les biocarburants à l'article 12b et exige que le bilan CO₂ total, de la culture à la consommation du biocarburant, soit pris en compte dans le bilan écologique global, qu'il soit favorable et que la culture n'ait pas lieu dans des zones protégées. Des exigences sociales minimales sont également incluses. Les biocarburants indésirables tels que l'huile de palme et d'autres agrocarburants sont donc toujours clairement exclus de l'exonération fiscale. L'exonération des déchets provenant par exemple de la restauration ou de l'agriculture est traitée de manière non-bureaucratique en vertu des critères de durabilité. En cas de non-entrée en matière, aucune distinction ne serait faite entre les différents biocarburants pendant une durée indéterminée jusqu'à l'entrée en vigueur de la révision totale de la loi sur le CO₂, permettant ainsi aux biocarburants nocifs pour l'environnement d'être ajoutés à la liste. Enfin, il convient de noter que la neutralité actuelle des recettes est respectée, de sorte que l'exonération fiscale ne se fera pas au détriment du nouveau système, mis en place depuis 2018, de financement spécial du trafic routier avec lequel la Confédération finance notamment l'entretien des routes cantonales.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de rejeter la proposition de non-entrée en matière de l'Imark et de soutenir la minorité Bäümle pour IV (condition d'entrée en vigueur).

Art.3 loi sur le CO₂ : Objectif de réduction

Ici aussi, la question se pose de savoir comment cette loi de transitoire peut générer la sécurité de planification nécessaire, afin que les parties concernées prennent des décisions en lien avec le climat permettant que les obligations internationales découlant de l'Accord de Paris sur le climat puissent être respectées, même si la révision totale de la loi sur le CO₂ entre en vigueur avec du retard. Cela signifie pour l'al. 3 qu'un ajustement annuel de l'objectif de réduction soit effectué afin que l'objectif convenu de -50% puisse être atteint de 1990 à 2030.

Cela peut être garanti par la proposition de la minorité Müller-Altermatt, qui estime qu'une réduction annuelle de -3% de 2021 à 2030 correspond à une

réduction de 30%. Si les objectifs de réduction de -20% sont atteints d'ici 2020, cela suffirait pour atteindre -50%.

La part réalisée à l'étranger proposée est trop élevée pour les organisations environnementales. Toutefois, comme cela correspond dans une large mesure au message du Conseil fédéral relatif à la révision totale de la loi sur le CO₂ (17.071), cette solution peut être acceptée à titre transitoire.

Recommandation

Objectifs CO₂ de la flotte de nouveaux véhicules (art. 10 et 10a loi sur le CO₂)

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la minorité Müller-Alternatt.

L'objectif en matière de CO₂ pour la flotte de voitures neuves est une incitation financière encourageant les importateurs de voitures à offrir aux consommateurs suisses le même éventail de voitures à faibles émissions de CO₂ que les pays voisins. Ces objectifs pour la flotte de voitures neuves constituent la deuxième mesure la plus importante en matière de politique climatique actuelle après la taxe sur le CO₂. Dans le secteur des transports, il est particulièrement urgent de prendre des mesures pour réduire les émissions de CO₂ car les émissions du trafic sont restées identiques à celles de 1990.

Pour la première fois, la majorité de la CEATE-CN veut introduire des exceptions dans la législation sur le CO₂ (qui sera mise en œuvre avec cette initiative parlementaire) visant à accorder aux importateurs d'automobiles des exceptions massives allant plus loin que l'UE (article 10a loi sur le CO₂). Ainsi, l'objectif d'une moyenne de 95 g par km pour les voitures, décidé par la Stratégie énergétique, ne serait atteint qu'en 2023, ce qui diminue la réduction de CO₂ liée à cette mesure de 30%, selon les chiffres de la Confédération. Les automobilistes bénéficieraient fortement de ces propositions car elles leur permettraient d'économiser plusieurs centaines de francs de carburant par an.

Les propositions concernant les articles 10 et 10 bis représentent une incitation efficace à promouvoir l'électromobilité et d'autres modes de motorisation alternatifs. Pour la Suisse, qui possède la plus grande densité de Tesla au monde, les objectifs de flotte de véhicules neufs identiques à ceux de l'UE (c'est-à-dire sans exceptions supplémentaires au titre de l'article 10 bis) sont plus faciles à atteindre.

Dans les agglomérations, ce sont les véhicules à forte émission de CO₂ qui sont les plus fréquemment achetés. La topographie de la Suisse n'est pas une justification d'exceptions supplémentaires.

Dans les positions récemment publiées par le PLR et le PDC, une réduction régulière des émissions des voitures neuves, conforme aux taux préconisés par l'UE et la Stratégie énergétique, est demandée. Il est donc surprenant que les amendements aux articles 10 et 10 bis n'aient pas dégagé de majorité au sein de la Commission.

Concernant l'article 10, la minorité souhaite établir une baisse régulière des émissions pour la flotte de voitures neuves jusqu'à l'entrée en vigueur de la révision totale de la loi sur le CO₂. La réduction de CO₂ proposée par la minorité (3%/an) a été choisie dans le respect de la décision de l'UE de réduire les émissions du parc de véhicules privés de 37,5% d'ici 2030 par rapport à 2021. La proposition de la minorité permet également de corriger le système actuel selon lequel les importateurs d'automobiles doivent réaliser des réductions massives de CO₂ tous les 4-5 ans, alors qu'aucune réduction de CO₂ ne doit être réalisée dans l'intervalle. Pour cette raison, les émissions de CO₂ des voitures neuves ont augmenté temporairement en 2018, même si un objectif à long terme a été fixé par la loi.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de soutenir la proposition de minorité concernant l'art. 10 en particulier l'art. 10a.

Art.26 loi sur CO₂: bases de l'obligation de compensation

Ici aussi, la question se pose de savoir comment cette loi de transitoire peut générer la sécurité de planification nécessaire, afin que les parties concernées prennent des décisions en lien avec le climat permettant que les obligations internationales découlant de l'Accord de Paris sur le climat puissent être respectées, même si la révision totale de la loi sur le CO₂ entre en vigueur avec du retard.

La proposition de minorité Thorens Goumaz concernant l'alinéa 2bis demande que le taux de compensation maximal augmente de 5% par an à partir de 2021. Sur la base du taux maximum actuel de 40%, ce supplément entraînerait une augmentation continue du taux de compensation, qui passerait à 85% en 2030. Comme par le passé, le Conseil fédéral peut déterminer la proportion de mesures de compensation mises en œuvre dans le pays.

Pour 2030, cela correspond en grande partie au message du Conseil fédéral relatif à la révision totale de la loi sur le CO₂ (17 071), qui prévoit un taux de compensation maximal de 90%. Cependant, dans la révision totale de la loi sur le CO₂ (17 071), le Conseil fédéral a la compétence d'introduire ce taux majoré de compensation dès 2021, et non pas seulement en 2030, comme dans la loi transitoire.

La proposition de minorité limite donc la compétence du Conseil fédéral par rapport au message, mais étend la proposition de la majorité de la commission, de telle sorte que les importateurs de carburant et les groupements de compensation de CO₂ KliK puissent planifier et mettre en œuvre suffisamment tôt les projets de compensation nécessaires. Cela est absolument nécessaire pour que la compensation soit rentable. Plus les projets de protection du climat fonctionnent longtemps, plus le coût de réduction de la tonne de CO₂ sera bon marché. Ainsi, avec cette proposition de minorité, on réduit le coût facturé aux automobilistes.

Une autre minorité Girod concernant l'alinéa 3bis demande, qu'en plus du taux de compensation maximal, la surtaxe de compensation maximale sur le carburant à partir de 2021 soit automatiquement augmentée de 1 centime par litre et par an. En 2030, le taux de compensation maximale serait donc de 14 centimes le litre.

Cette proposition de minorité est nécessaire pour que le taux de compensation majoré puisse également être financé. La limite supérieure en vigueur du taux de compensation de 5 ct/l est actuellement épuisée à seulement 1,5 ct/l. Les importateurs ont tout intérêt à maintenir les coûts de compensation et la surtaxe de carburant aussi bas que possible.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter les propositions de minorité Thorens Goumaz et Girod.

Art. 29 loi sur le CO₂: taxe CO₂ sur les combustibles

Ici aussi, la question se pose de savoir comment cette loi de transitoire peut générer la sécurité de planification nécessaire, afin que les parties concernées prennent des décisions en lien avec le climat permettant que les obligations internationales découlant de l'Accord de Paris sur le climat puissent être respectées, même si la révision totale de la loi sur le CO₂ entre en vigueur avec du retard. La proposition de minorité Reynard à l'alinéa 2bis stipule que le taux d'imposition maximal actuel par tonne de CO₂ augmente de 10 CHF par an à partir de 2021. D'ici 2030, le taux d'imposition maximal serait de 210 francs par tonne de CO₂. Le montant de la taxe sur le CO₂ détermine l'efficacité de cet instrument essentiel de la politique climatique suisse. Si le prélèvement n'augmente pas davantage, l'objectif national nécessaire conformément à l'article 3 ne pourra pas être atteint. Cela est dû non seulement à l'effet direct d'incitation, mais également à l'affectation partielle des recettes au programme de rénovation des bâtiments.

La taxe sur le CO₂ cherche à répercuter les coûts climatiques des émissions de CO₂ sur les pollueurs. Aujourd'hui, cela n'est pas garanti et la collectivité doit supporter ces coûts. Au moins les deux tiers des revenus sont redistribués aux entreprises et à la population. Le remboursement par habitant garantit également que les ménages dont les émissions de CO₂ sont inférieures à la moyenne sont très peu touchés financièrement. La même chose s'applique aux entreprises. Le montant maximal de 210 CHF/t en 2030 correspond à la proposition de révision totale (17 071) du Conseil fédéral et a été confirmé par le Conseil national en décembre 2018.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la minorité Reynard.

- ➔ ATE Association Transports et Environnement, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58
- ➔ WWF Suisse, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

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 Berne
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