



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Département fédéral des finances DFF  
Dipartimento federale delle finanze DFF  
Departament federal da finanças DFF

## **Rapport sur les résultats de la procédure de consultation**

### **Promotion fiscale du gaz naturel et du gaz liquide ainsi que du biogaz et des autres carburants issus de matières premières renouvelables**

### **Modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales**

## **Condensé**

*Le projet tendant à abaisser les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution atmosphérique dans le trafic routier grâce à des mesures fiscales est salué par de larges milieux.*

*La réduction de l'impôt sur le gaz naturel et le gaz liquide de 40 centimes par litre d'équivalent essence et l'exonération fiscale du biogaz et des autres carburants issus de matières premières renouvelables sont approuvées par la majorité des milieux consultés. Pour la seconde de ces mesures, certains milieux réclament la preuve du bilan écologique global.*

*On relèvera diverses demandes concernant les genres de carburants issus de matières premières renouvelables devant bénéficier de l'exonération, la compensation des pertes fiscales ainsi que des questions de procédure.*

*Les milieux consultés sont unanimes à considérer que la modification de la loi doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007.*

## Liste des abréviations

ACS	Automobile Club de Suisse
AEE	Agence des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique
ASIG	Association Suisse de l'Industrie Gazière
ASST	Académie suisse des sciences techniques
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement
auto-suisse	Association importateurs suisses d'automobiles
CEATE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie
DETEC	Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DFF	Département fédéral des finances
e'mobile	Association suisse des véhicules routiers électriques et efficients
Eco Swiss	Organisation de protection de l'environnement de l'économie
ETBE	Ethyl-tertio-butyl-éther
FMH	Fédération des médecins suisses
FRS	Fédération routière suisse
FSE	Fondation Suisse de l'Energie
hôtellerie suisse	Société suisse des hôteliers
MTBE	Méthyl-tertio-butyl-éther
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse
PLS	Parti libéral suisse
PRD	Parti radical-démocratique suisse
PS Suisse	Parti socialiste suisse
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SBL	Association suisse des propriétaires de dragues et chalands à moteur
SEC Suisse	Société suisse des employés de commerce
SSIGE	Société Suisse de l'Industrie du Gaz et des Eaux
Swiss granum	Organisation de la Branche Suisse des Céréales, Oléagineux et Protéagineux
Swissmem	Industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
Swissoil	Association faîtière suisse des négociants en combustibles
TCS	Touring Club Suisse
UDC	Union Démocratique du Centre
UP	Union Pétrolière
USAM	Union suisse des arts et métiers
USIC	Union Suisse des Carrossiers
USP	Union Suisse des Paysans
USS	Union syndicale suisse
UTP	Union des transports publics
VSIG	Fédération Suisse des Importateurs et du Commerce de Gros

## 1 Situation initiale

La motion CEATE-CN 02.3382 du 20 août 2002 transmise par le Parlement demande au Conseil fédéral d'engager une modification de la législation sur l'imposition des huiles minérales. L'imposition du gaz naturel, du gaz liquide et du biogaz destinés à être utilisés comme carburant devrait être abaissée d'au moins 40 centimes par litre d'équivalent essence dans le but de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution atmosphérique dans le trafic routier. La baisse d'impôt doit être compensée par une imposition plus élevée de l'essence, de telle façon que le rendement total de l'imposition des carburants reste constant.

Du fait que les carburants à base de matières premières renouvelables peuvent eux aussi entraîner une diminution notable des émissions de CO<sub>2</sub>, ils ont été pris en compte dans les travaux de mise en oeuvre de la motion.

Le projet soumis à la consultation prévoit une modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin). La mesure se caractérise par les points cruciaux suivants:

- Le taux d'impôt sur le gaz naturel et le gaz liquide sera abaissé de 40 centimes par litre d'équivalent essence, conformément à la motion. Les carburants à base de matières premières renouvelables seront exonérés de l'impôt.
- La baisse de l'impôt sera compensée par une hausse de celui grevant l'essence. Si les pronostics correspondant à l'état actuel des connaissances sont exacts, on peut s'attendre à une augmentation de la charge fiscale pour l'essence de 1 à 2 centimes par litre en 2007 et d'environ 6 centimes par litre en 2010.
- L'entrée en vigueur de la modification est planifiée pour le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Les émissions de CO<sub>2</sub> dans le domaine du trafic peuvent être réduites substantiellement par l'abaissement de l'impôt sur les carburants ménageant l'environnement, ce qui représente une contribution importante pour combler l'écart par rapport aux objectifs fixés dans la loi sur le CO<sub>2</sub>.

## 2 Déroulement de la consultation

Le 21 octobre 2004, le Conseil fédéral a autorisé le DFF à ouvrir la procédure de consultation en vue de la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales.

La consultation a été effectuée du 21 octobre 2004 au 21 janvier 2005. 70 destinataires ont été officiellement invités à faire part de leur position.

102 prises de position nous sont parvenues; elles se répartissent entre les différents groupes de la manière suivante :

- |                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| - cantons                              | 24 |
| - partis politiques                    | 8  |
| - associations faîtières de l'économie | 6  |
| - personnes directement concernées     | 64 |

Les participants à la procédure figurent dans l'annexe 1.

### **3 Evaluation globale**

Dans son principe, le projet a reçu l'approbation des milieux consultés. Dans l'optique de la réalisation des objectifs de réduction fixés par la loi sur le CO<sub>2</sub>, la promotion de carburants ménageant l'environnement est qualifiée de mesure efficace et rationnelle pour abaisser les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution atmosphérique dans le trafic routier.

Seuls deux participants à la consultation (USS, hôtellerie suisse) désapprouvent la promotion de carburants ménageant l'environnement par le biais de réductions fiscales. Ces organisations craignent que la modification proposée de la loi sur l'imposition des huiles minérales ne surcharge l'agenda dans le domaine de la protection du climat. Elles proposent par conséquent d'attendre au préalable les résultats de la procédure de consultation relative à la loi sur le CO<sub>2</sub>.

Différents participants demandent une introduction aussi rapide que possible de la réduction fiscale en faveur des carburants ménageant l'environnement. Ils exigent que la date prévue pour l'entrée en vigueur de la loi modifiée sur l'imposition des huiles minérales, soit le 1<sup>er</sup> janvier 2007, soit impérativement respectée.

### **4 Evaluation détaillée**

Les points commentés en détail par les milieux consultés concernent pour l'essentiel:

- Article 12a (nouveau): allègement fiscal pour le gaz naturel et le gaz liquide
- Article 12b, alinéa 1: exonération fiscale pour les carburants issus de matières premières renouvelables
- Article 12b, alinéa 2: liste des produits
- Article 12b, alinéa 3: preuve d'un bilan écologique global positif
- Article 12c: neutralité des recettes / compensation des pertes fiscales
- Article 20a: déclaration fiscale de mélanges de carburant
- Chiffre III: caractère temporaire de la mesure
- Entrée en vigueur de la mesure
- Répercussions

Dans les pages ci-après, les avis, suggestions et revendications émanant des participants à la consultation ne sont ni pondérés ni évalués. Les détails des différentes prises de position figurent dans l'annexe 2.

#### **Article 12a (nouveau): allègement fiscal pour le gaz naturel et le gaz liquide**

La majeure partie des participants à la consultation saluent l'allègement fiscal proposé pour le gaz naturel et le gaz liquide. Trois des interlocuteurs consultés (canton des Grisons, Conférence des directeurs cantonaux des finances, FSE) sont cependant opposés au traitement fiscal privilégié du gaz naturel. Le gaz naturel étant une

matière première fossile épuisable, le niveau de l'allégement – soit 40 centimes par litre d'équivalent essence – est jugé trop élevé. Selon le canton des Grisons, la baisse d'impôt devrait être fixée à 40 centimes au maximum par litre d'équivalent essence dans la loi sur l'imposition des huiles minérales, et le Conseil fédéral devrait s'abstenir de l'utiliser entièrement. Du fait que l'avantage fiscal accordé au gaz naturel et au gaz liquide est accentué par la compensation des pertes fiscales au moyen du taux de l'impôt sur l'essence, le canton des Grisons recommande que la réduction en faveur des carburants non polluants soit couplée au taux de l'impôt sur l'essence. La FSE estime qu'une forte réduction du prix du gaz naturel n'est guère appropriée; selon elle, il serait préférable d'introduire un rabais plus faible (de 10 à 15 centimes), complété par un système de bonus/malus par l'intermédiaire de la taxe sur le CO<sub>2</sub> et par une forte différenciation des redevances d'importation grevant les automobiles.

Différents participants à la consultation (SEC Suisse, AEE, Biogas Forum, Biomasse Schweiz, Kompogas, McDonald's Suisse, Migros) craignent que le biogaz ne disparaisse du marché pour des raisons économiques à la suite de l'allégement fiscal accordé au gaz naturel. Ils exigent par conséquent que la loi associe la réduction fiscale accordée au gaz naturel utilisé comme carburant à la présence obligatoire d'une part de biogaz de 10 % au minimum.

Dans ses prises de position, l'industrie du gaz relève qu'elle interpréterait une différenciation entre le gaz naturel et le biogaz comme un vote de défiance, car elle s'est engagée dans un accord-cadre à intégrer 10 % de biogaz au gaz naturel vendu comme carburant.

Carbura et Coop demandent que seul le gaz liquide utilisé comme carburant à l'état non mélangé bénéficie d'un allégement fiscal.

Deux participants à la consultation (canton des Grisons, Conférence des directeurs cantonaux des finances) critiquent le manque de coordination de ce projet avec les mesures proposées par le DETEC en vue de l'introduction d'une taxe sur le CO<sub>2</sub> et/ou d'un centime climatique. A terme, le gaz naturel et le gaz liquide bénéficieraient d'un allégement fiscal tout en étant frappés d'un prélèvement supplémentaire. Les deux interlocuteurs voient ici un besoin de coordination évident.

### **Article 12b, alinéa 1: exonération fiscale pour les carburants issus de matières premières renouvelables**

Les avis concernant la proposition d'exonération fiscale pour les carburants issus de matières premières renouvelables sont en grande partie positifs. Seuls quatre participants à la consultation (canton des Grisons, PS Suisse, Conférence des directeurs cantonaux des finances, FSE) sont opposés à une exonération fiscale des carburants issus de matières premières renouvelables. Le PS Suisse et la FSE demandent qu'un allégement fiscal en faveur des carburants issus de matières premières renouvelables ne soit accordé que si des conditions précises assurant un bilan écologique global positif sont remplies, car c'est le bilan écologique global qui apporte la garantie d'une réduction du CO<sub>2</sub>.

Le canton des Grisons et la Conférence des directeurs cantonaux des finances estiment que l'exonération fiscale de ces carburants est contraire au principe de causalité (principe du pollueur-payeur). Le canton des Grisons propose par conséquent

une baisse d'impôt de 40 centimes par litre d'équivalent essence pour les carburants issus de matières premières renouvelables.

Plutôt qu'à une exonération fiscale des carburants issus de matières premières renouvelables, le PS Suisse et la FSE sont favorables à une réduction fiscale liée à l'allégement fiscal accordé au gaz naturel. Ils exigent en outre que le taux d'impôt applicable aux différents carburants soit fixé en fonction de l'intensité de l'émission de gaz à effet de serre des processus en amont, ainsi que d'autres facteurs (tels que par exemple la consommation du sol ou la destructions des forêts tropicales humides due à la culture des matières premières utilisées pour la production de l'éthanol).

### **Article 12b, alinéa 2: liste des produits**

Les participants à la consultation n'ont en principe rien à objecter à ce que d'autres carburants que le gaz naturel et le gaz liquide bénéficient d'une promotion fiscale. La condition est cependant qu'il n'en résulte aucun retard.

Quelques-uns des interlocuteurs consultés (economiesuisse, ACS, ASTAG, Carbura, Coop, UP, Swissoil, TCS, VSIG, auto-suisse, FRS, USIC) demandent que la liste des produits soit adaptée à la directive 2003/30/CE de l'Union européenne. Les produits bio-ETBE et bio-MTBE devraient en particulier être repris dans la liste des produits. L'adjonction de ces produits est également réclamée par le canton d'Uri, par l'ASST et par Swissmem.

En revanche, d'autres participants (cantons de Zurich, de Schwyz, de Fribourg et d'Appenzell Rhodes-Extérieures, PS Suisse, Parti écologiste, Greenpeace, ATE, WWF, FSE et SSIGE) saluent expressément le fait que l'exonération fiscale ne soit pas prévue pour l'ETBE et le MTBE.

Pour des questions d'atteinte à l'environnement, les cantons de Soleure et de Schaffhouse refusent que des allègements fiscaux soient accordés pour les carburants liquides issus de matières premières renouvelables qui servent d'additifs pour l'essence ou l'huile diesel (ester méthylique d'huiles végétales et éthanol). L'UTP réclame en revanche que les mélanges de carburants issus de matières premières renouvelables et d'huile diesel bénéficient d'une réduction fiscale nettement plus forte, dépassant l'exonération fiscale sur la part issue de matières premières renouvelables.

Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne n'ont en principe rien à objecter à une extension de la liste des carburants à promouvoir et ne sont en particulier pas opposés à l'utilisation de bioéthanol en tant qu'additif pour l'essence ou de succédané de l'essence. Cependant, étant donné que le bioéthanol n'est pas un carburant de production nationale (bien qu'une production indigène restreinte soit possible), le canton de Bâle-Campagne, se fondant sur une approche écologique globale, rejette une exonération fiscale de ce produit.

La FSE rejette également l'exonération fiscale de l'éthanol, qui ne présente pas un bilan écologique global positif (en particulier lorsqu'il provient du Brésil et de pays similaires où les conditions générales en matière d'écologie ne sont pas assurées). Le PS Suisse demande que des exigences écologiques sévères soient appliquées en particulier pour l'éthanol importé. Pour l'éthanol produit en Suisse, ce parti considère que l'introduction d'une taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants ou qu'une promotion fon-

dée sur des subventions seraient plus judicieuses qu'une exonération fiscale générale.

Ces deux interlocuteurs estiment cependant que les produits ne couvrant pas encore le marché mais présentant un bilan écologique global positif devraient être promus par le biais d'une exonération fiscale à partir de l'entrée en vigueur de la modification de la loi afin de permettre l'abaissement rapide d'un prix de revient initialement élevé.

### **Article 12b, alinéa 3: preuve d'un bilan écologique global positif**

Différents participants à la consultation (cantons de Zurich et de Fribourg, PS Suisse, SEC Suisse, USP, AEE, alcosuisse, Médecins en faveur de l'environnement, FMH, Biomasse Schweiz, Fenaco, FSE, TCS) réclament des dispositions claires et contraignantes en ce qui concerne la preuve d'un bilan écologique global positif. Afin d'éviter de promouvoir fiscalement des carburants qui s'avéreraient après coup indignes d'une telle mesure, il faut que des exigences relatives au bilan écologique global soient posées dès la phase d'introduction. Le PS Suisse et la FSE demandent en outre que l'examen du bilan écologique global soit confié à un organe de contrôle indépendant et que les résultats des bilans écologiques soient rendus publics.

L'USP demande que la preuve du bilan écologique global positif des carburants issus de matières premières renouvelables soit apportée conformément à une méthode de calcul internationalement reconnue. Elle exige en outre qu'une analyse du cycle de vie complète, compréhensible et socialement acceptable soit érigée en condition de base de l'octroi de l'exonération fiscale pour les carburants importés. En tant que preuve du bilan écologique de l'éthanol, alcosuisse propose l'adoption de certificats délivrés par des offices internationalement reconnus.

Les cantons de Zurich, Lucerne et Uri, le Parti écologiste, Greenpeace, l'ATE, le WWF, l'ASST et la municipalité de Zurich demandent que, lors de l'évaluation du bilan écologique global, l'on prenne en considération l'effet écologique global résultant de la totalité du cycle du produit (y compris les processus en amont).

Afin de garantir un développement durable dans les pays concernés, le Parti écologiste, Greenpeace, l'ATE et le WWF exigent qu'un bilan écologique complet et une analyse complète des exigences soient repris dans la loi pour les carburants biologiques étrangers. Ils demandent que les critères de production valables en Suisse soient également appliqués aux carburants étrangers.

Le PRD et l'UDC réclament par contre une preuve simple, non bureaucratique et limitée aux cas de besoin. Ils refusent une exclusion du marché due à l'adoption par la Suisse de prescriptions plus sévères en comparaison internationale. Quelques autres interlocuteurs (economiesuisse, ACS, Agrogen, ASTAG, UP, swissoil, VSIG, auto-suisse, FRS) partagent cet avis. En ce qui concerne la preuve du bilan écologique global, ils rejettent l'adoption d'exigences allant au-delà des standards de l'UE, car celles-ci pourraient entraîner des distorsions de la concurrence et du marché.

Etant donné que le bilan écologique du gaz naturel dépend fortement du lieu de production ainsi que de la longueur et des caractéristiques de l'itinéraire de transport, certains milieux directement concernés (ACS, ASTAG, UP, USIC, VSIG, FRS, auto-suisse) demandent que le gaz naturel soit soumis aux mêmes conditions que les

carburants issus de matières premières renouvelables en ce qui concerne la preuve du bilan écologique global.

### **Article 12c: neutralité des recettes / compensation des pertes fiscales**

La plupart des participants à la consultation, et notamment les cantons, saluent la neutralité de la mesure quant aux recettes. Seuls l'USAM, le Centre Patronal, la Fédération des Entreprises Romandes et hôtellerie suisse invoquent des raisons économiques pour rejeter la compensation des pertes fiscales.

Pour des raisons touchant à l'hygiène de l'air, 20 interlocuteurs (cantons de Zurich, Berne, Lucerne, Schwyz, Zoug, Fribourg, Soleure, Bâle-Ville et Bâle-Campagne, PS Suisse, PLS, Médecins en faveur de l'environnement, FMH, Parti écologiste, Greenpeace, ATE, WWF, iniziativa da las alps, Conférence des directeurs cantonaux des finances, FSE) demandent une compensation des pertes fiscales par le biais de l'essence et de l'huile diesel. Tant que les filtres à particules et les catalyseurs De-Nox n'auront pas été rendus obligatoires, il faut renoncer à la promotion de fait de l'huile diesel qui est envisagée.

D'autres interlocuteurs (ASTAG, UP, swissoil, VSIG et FRS) rejettent par contre une hausse de la fiscalité grevant l'huile diesel.

Le canton de Fribourg demande une adaptation annuelle des taux de l'impôt sur l'essence. Economiesuisse, l'ACS, auto-suisse, l'UP, swissoil, le TCS, la VSIG et la FRS s'engagent en faveur d'une adaptation des taux de l'impôt sur l'essence à l'évolution réelle. Auto-suisse, le TCS, la VSIG et la FRS exigent en outre que l'adaptation des taux d'impôt applicables à l'essence soit soumise à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Quelques interlocuteurs (ACS, UP, swissoil, VSIG et FRS) demandent que la hausse de l'impôt sur les huiles minérales grevant l'essence soit limitée de façon que la différence entre la fiscalité de l'essence et celle de l'huile diesel ne puisse dépasser 10 à 15 centimes par litre.

Les cantons de Bâle-Campagne et des Grisons ainsi que la Conférence des directeurs cantonaux des finances estiment que la hausse du prix de l'essence doit impérativement être acceptable et transposable compte tenu de la proximité des pays limitrophes. A l'instar du PRD, ils estiment que d'autres projets – par exemple la taxe sur le CO<sub>2</sub> – susceptibles d'entraîner une hausse du prix de l'essence doivent également être pris en considération avant une hausse des taux de l'impôt sur l'essence. 4 interlocuteurs (ASTAG, auto-suisse, VSIG, FRS) exigent que, lors de l'introduction d'une telle taxe CO<sub>2</sub> sur les carburants, les pertes fiscales soient intégralement compensées par les recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub>.

### **Article 20a: déclaration fiscale de mélanges de carburant**

Six participants à la consultation (economiesuisse, ASTAG, UP, TCS, VSIG, auto-suisse) jugent que la perception de l'impôt sur les mélanges essence-éthanol au moment de la mise à la consommation est trop peu efficace. Ils proposent par conséquent une procédure se rapprochant de celle applicable aux taxes d'incitation sur les carburants contenant du soufre et sur l'huile de chauffage extra-légère.

Alcosuisse exige par contre que, comme par exemple en Allemagne, l'exonération fiscale ne s'applique qu'au bioéthanol mélangé à l'essence sur territoire suisse et sous contrôle des autorités suisses.

### **Chiffre III: caractère temporaire de la mesure**

Les participants à la consultation saluent le caractère temporaire proposé pour cette mesure. Seule e'mobile se prononce en faveur d'une mesure non limitée dans le temps.

Afin de créer une incitation suffisante pour la réalisation d'investissements à long terme, quelques interlocuteurs (canton de Neuchâtel, PLS, economiesuisse, USAM, Eco Swiss, Erdgas Zürich AG, Fenaco, municipalité de Lausanne, ASIG, gasmobil, Union des villes suisses) proposent que la durée de la mesure soit prolongée de façon à atteindre 20 à 25 ans.

D'autres participants (canton d'Uri, ACS, ASTAG, SAB, VSIG, auto-suisse, FRS, USIC) seraient par contre favorables à ce que la durée de la mesure soit limitée pour atteindre de 5 à 8 ans. A leur avis, il faudrait ensuite porter un jugement objectif sur le succès de la mesure en prenant en considération l'état actuel de la politique climatique.

### **Entrée en vigueur de la mesure**

Une grande partie des participants demandent une introduction aussi rapide que possible de la réduction fiscale en faveur des carburants ménageant l'environnement. Ils exigent que la date prévue pour l'entrée en vigueur de la loi modifiée sur l'imposition des huiles minérales, soit le 1<sup>er</sup> janvier 2007, soit impérativement respectée.

Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne demandent que la modification de la loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006 déjà.

De l'avis du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures, la mesure ne devra être introduite que lorsque les normes suisses en matière de pollution atmosphérique seront également garanties à l'étranger.

Le Parti écologiste, Greenpeace, l'ATE et le WWF trouvent que le délai proposé pour l'introduction de la mesure est trop long. Ils proposent par conséquent que la révision de la loi soit mise en oeuvre en deux étapes. Dans un premier temps, seuls les carburants gazeux bénéficieraient d'un allègement fiscal. Quant aux carburants liquides issus de matières premières renouvelables, ils ne bénéficieraient d'un tel allègement que dans un second temps, à l'issue d'une étude plus approfondie du potentiel effectif de réduction du CO<sub>2</sub>.

### **Répercussions**

Dans la mesure où une hausse du prix de l'essence entraînera à bien des égards des coûts plus élevés pour les biens d'investissement et de consommation, le canton de Berne n'exclut pas des conséquences directes ou à moyen terme sur les recettes fiscales du canton et des communes. Dans le domaine de l'impôt sur les sociétés, si

les entreprises concernées ne parviennent pas à convertir leur parc de véhicules au gaz, il faut s'attendre à une hausse des charges justifiées par l'usage commercial, qui ne manquera pas de se répercuter sur le gain imposable.

Le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures craint que la hausse de l'impôt sur l'essence n'entraîne un affaiblissement de la place économique suisse par rapport à l'étranger.

Quelques interlocuteurs (ACS, UP, Fédération des Entreprises Romandes, VSIG, auto-suisse, FRS, swissoil, ASIG, gasmobil, Union des villes suisses) considèrent les estimations des quantités d'éthanol comme très optimistes. On déplore en outre qu'il ait été trop peu tenu compte de l'incertitude de l'évolution dans l'UE ainsi que de l'influence exercée par l'industrie européenne du raffinage sur le marché suisse des carburants.

L'ASIG, gasmobil et l'Union des villes suisses considèrent le potentiel de réduction de CO<sub>2</sub> mentionné pour le gaz naturel dans le rapport explicatif comme plutôt pessimiste. Il est par conséquent demandé que ces calculs soient revus.

Quelques participants à la consultation (PDC, UDC, Forum suisse de l'énergie, Erdgas Ostschweiz AG, commune de Zollikon, Regionalwerke Baden, Sankt Galler Stadwerke, ville de Saint-Gall, ville de Soleure, municipalité de Rapperswil / municipalité de Jona, municipalité de Zurich, Fédération Textile Suisse, ville de Fribourg, ville de Neuchâtel, ASIG, gasmobil, Union des villes suisses) demandent qu'il soit dûment souligné que la hausse de l'impôt sur les huiles minérales grevant l'essence, rendue nécessaire par l'impératif de neutralité budgétaire, n'aura que des conséquences minimales pour le consommateur, car l'exonération fiscale de l'éthanol et l'imposition supplémentaire de l'essence se neutralisent mutuellement du fait du mélange de ces deux carburants.

Le PLS relève que l'imposition des carburants augmenterait de façon considérable si la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales devait s'accompagner de l'introduction d'une taxe sur le CO<sub>2</sub>. Cela aurait des conséquences néfastes, notamment pour l'économie suisse et le trafic routier.

Le Centre Patronal craint qu'une hausse de l'impôt sur les carburants courants – essence et huile diesel – ne pénalise l'ensemble de l'économie ainsi que les ménages qui n'auront pas les moyens d'investir dans de nouveaux véhicules.

## **5 Autres souhaits**

Quelques participants à la consultation (UDC, auto-suisse, Eco Swiss, UP, FRS, VSIG, ASTAG, swissoil, Coop) s'engagent en faveur d'une égalité de traitement des carburants suisses et étrangers. Ils demandent que, d'un point de vue fiscal, les carburants importés contenant une part de composants biologiques soient traités sur le même pied que ceux qui reçoivent une addition sur territoire suisse.

Afin que l'alcool importé (même sous forme de mélange) puisse être traité sur le même pied que l'alcool produit sur territoire suisse utilisé en tant que biocarburant, 12 interlocuteurs (UDC, economiesuisse, ACS, auto-suisse, UP, FRS, VSIG, Coop, TCS, USIC, ASTAG, swissoil) demandent une révision de la loi sur l'alcool.

L'importation d'alcool à des fins industrielles devrait être exemptée du monopole d'importation.

Le Parti chrétien-social, alcosuisse et le SAB demandent une protection de la production indigène. Alcosuisse affirme qu'une production indigène de bioéthanol en vue de l'utilisation comme carburant est impossible sans soutien et sans protection douanière. Greenpeace, le Parti écologiste, l'ATE et le WWF partagent cette opinion. Ils exigent que le bioéthanol indigène bénéficie d'un traitement privilégié par rapport au bioéthanol étranger jusqu'à ce que les critères du développement durable soient respectés à l'étranger.

Eco Energy Etoy et swiss granum demandent également que la production indigène soit protégée et que les carburants importés issus de matières premières renouvelables continuent d'être soumis au taux d'impôt de 720 fr. 60 par 1000 litres à 15 °C.

Fenaco propose une promotion active de la production de carburants à partir de matières premières renouvelables provenant de biomasse indigène. L'idée est de compenser l'inconvénient du coût de la production indigène par les recettes du centime climatique, ce qui rendrait une différenciation fiscale superflue.

L'USP et swiss granum proposent une obligation d'ajouter des carburants issus de matières premières renouvelables aux carburants fossiles, sur le modèle de la directive 2003/30/CE de l'Union européenne.

l'UP, la VSIG, auto-suisse et la FRS demandent que les règles relatives à l'exécution (méthodes de mesure, exactitude des mesures, tolérances, etc.) soient fixées en accord avec la situation internationale.

Le canton des Grisons exige la garantie d'un approvisionnement identique de toutes les parties du pays avec des carburants bénéficiant de l'allégement fiscal. Il faut en outre introduire des mesures correctrices et compensatoires susceptibles d'atténuer les désavantages dont souffrent les régions de montagne et les régions périphériques et d'empêcher que celles-ci ne soient touchées de façon unilatérale par la nouvelle charge fiscale.

Le PS Suisse et la FSE relèvent que l'augmentation de l'imposition de l'essence visée par la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales ne doit en aucun cas conduire à une remise en question de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. Dans l'optique d'une protection durable et efficace du climat, ils réclament tant la réalisation de la taxe sur le CO<sub>2</sub> que la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales.

Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne demandent que la réduction de l'impôt sur les huiles minérales perçu sur le gaz soit accompagnée de l'introduction de systèmes d'incitation en faveur des véhicules présentant une efficacité énergétique particulièrement élevée et un taux d'émission particulièrement faible, systèmes fondés sur un impôt à l'importation comportant un malus et un bonus.

Les cantons de Schwyz et de Zoug demandent la mise en oeuvre de la motion CEATE n° 03.3572 du 28 octobre 2003, toujours en suspens, afin d'aider les technologies de filtres à particules, aujourd'hui arrivées à maturité, à s'imposer dans le domaine des voitures de tourisme.

L'ASST réclame l'abolition des remboursements pour les entreprises de transport concessionnaires, car un tel allégement fait obstacle à l'utilisation de carburants issus de matières premières renouvelables.

La Société suisse de propriétaires de dragues et chalands à moteur réclame l'octroi de remboursements d'impôt en faveur de la branche suisse de la navigation intérieure.

**Annexe 1** Liste des participants à la consultation

**Annexe 2** Liste des avis reçus