



Questions aux participants à la consultation

1. Valeur cible pour la réduction des émissions spécifiques de CO₂ des voitures de tourisme

A la fin de l'année dernière, l'Union européenne a décidé de fixer la valeur cible des émissions de CO₂ des nouvelles voitures immatriculées à 130 grammes par kilomètre. Cette valeur cible doit être atteinte en moyenne par le parc de voitures neuves de l'année 2015. Comme la présente motion exige un alignement sur le dispositif européen, cette valeur cible doit également s'appliquer en Suisse.

→ Que pensez-vous de la valeur cible de 130 g de CO₂/km?

2. Hauteur de la sanction

Comme pour l'UE, la valeur cible doit aussi être atteinte au moyen d'une sanction. Celle-ci est infligée lorsqu'un importateur ou constructeur, respectivement un pool d'importateurs ou de constructeurs, se situe en dessus de la valeur cible à la fin de l'année civile. Comme la Suisse part d'une valeur initiale plus élevée – en 2008, les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves avoisinaient 175 g/km, alors que dans l'UE, elles descendent en dessous de 160 g – la sanction doit être plus élevée que dans l'UE.

→ Que pensez-vous de la hauteur prévue pour les sanctions et de l'échelonnement jusque et y compris en 2018?

3. Modèle d'exécution

Le modèle d'exécution proposé s'applique aux nouvelles voitures de tourisme immatriculées dans l'année, cela par analogie au modèle de l'UE. Les données d'immatriculation sont donc déterminantes. Les listes annuelles nécessaires pour chaque importateur/constructeur ou pool d'importateurs ou de constructeurs sont établies sur la base des données du Registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS). Aucun processus supplémentaire n'est nécessaire. Les importateurs ou constructeurs, qui importent ou produisent moins de 50 véhicules par an, peuvent s'associer en communautés de quotas d'émissions ou se voient infliger une sanction pour chaque véhicule pris isolément en cas de dépassement de la valeur cible. Un autre régime particulier concerne les véhicules sans données relatives aux émissions. Pour ces véhicules, on applique une valeur standard de 300 g de CO₂/km. S'il est prouvé ultérieurement que les valeurs effectives des émissions sont inférieures, la sanction est remboursée en conséquence. Même si les cas spéciaux cités précédemment ne concernent qu'un petit pourcentage du parc de voitures neuves, ils génèrent une charge supplémentaire pour les services cantonaux des automobiles.

→ Que pensez-vous du modèle d'exécution en général?

→ Que pensez-vous des solutions proposées pour les petits importateurs ou les constructeurs de petites séries et pour les cas où les données nécessaires font défaut?



4. Utilisation du produit de la sanction

On propose de redistribuer à la population les revenus provenant de la sanction, comme cela se fait pour la taxe sur les COV.

→ Que pensez-vous de cette proposition?

5. Carburants et systèmes d'entraînement alternatifs

Aujourd'hui, différents outils visent à promouvoir les carburants alternatifs (par ex. carburants biogènes tels que l'E85) et les systèmes d'entraînement alternatifs (par ex. propulsion électrique). Le présent outil permet de favoriser les alternatives aux carburants fossiles. Cela est prévu dans l'UE: en effet, dans une phase transitoire, les véhicules à taux d'émissions particulièrement faible (produisant moins de 50 g de CO₂/km) sont comptés plusieurs fois, alors que pour les voitures roulant à l'E85, une déduction de 5% du total des émissions de CO₂ est accordée sous certaines conditions. Le présent projet de loi prévoit une prise en compte spéciale des carburants alternatifs et des véhicules à taux d'émissions particulièrement faible; mais les modalités doivent être réglées par voie d'ordonnance.

→ Le modèle proposé doit-il aussi promouvoir les carburants et les entraînements alternatifs?

→ Les dispositions de l'UE doivent-elles être reprises par la Suisse?

6. Modèle alternatif des certificats

Un modèle alternatif des certificats a été étudié lors de l'élaboration de la motion. Pour les raisons invoquées dans le rapport, cette piste est provisoirement abandonnée. Nous aimerions néanmoins profiter de la consultation pour avoir un feed-back sur le modèle des certificats.

→ Que pensez-vous du modèle des certificats, tel qu'esquissé dans le rapport, comparativement au modèle proposé des sanctions?