

Par courriel :

raphael.bucher@bafu.admin.ch

Réf. :

Lausanne, le 26 août 2020

Réponse du Conseil d'Etat à la consultation fédérale relative à la révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)

Monsieur,

Le Conseil d'Etat vaudois tient à vous remercier de l'avoir consulté dans le cadre de la révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂). De manière générale, nous sommes favorables aux modifications apportées. Cette révision concrétise celle de la loi sur le CO₂ donnant suite à l'initiative parlementaire Burkart (Reconduire les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants – 17.405). Elle est en outre nécessaire pour la mise en œuvre de la loi fédérale du 20 décembre 2019 sur la reconduction des allègements fiscaux accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants et sur la modification de la loi sur le CO₂.

Pour l'essentiel, ces modifications se rapportent à des enjeux d'harmonisation avec la réglementation et les normes européennes et internationales et sont, de ce fait, indispensables. Le Conseil d'Etat est particulièrement favorable aux mesures de prorogation et d'adaptation de la réglementation en vigueur visant à éviter un vide juridique jusqu'à l'entrée en vigueur de la révision en cours de la loi sur le CO₂ et permettre ainsi aux entreprises engagées en matière de réduction de leurs émissions de continuer à profiter de l'exemption de la taxe CO₂.

Sachant que la loi sur le CO₂, dont les principaux instruments de protection du climat ont été prolongés par le Parlement, a été explicitement modifiée à son art. 3, al. 1bis pour qu'en 2021 les émissions diminuent de 1,5% supplémentaire et pour qu'un objectif de réduction en Suisse de 21,5% soit réalisé pour la période de 1990 à 2021, une éventuelle modification de la taxe sur le CO₂ (selon les modalités prévue par l'art. 94) devrait à notre sens prendre effet au 1er janvier 2021, et non au 1^{er} janvier 2022.

En ce qui concerne les prescriptions visant les véhicules neufs, considérant la part globalement prépondérante des émissions issues de la mobilité individuelle motorisée, et constatant que ces émissions peinent sérieusement à diminuer, le Conseil d'Etat

s'étonne de prescriptions généralement peu ambitieuses et parfois contre-productives. En particulier, les valeurs cibles pour les voitures de tourisme (art 17b, al. 2) restent à ce jour trop élevées pour contribuer véritablement à la réduction des émissions, alors que la mobilité à faible émission de carbone est désormais techniquement éprouvée et disponible. Une valeur cible inférieure à 100 grammes CO₂/km (WLTP) permettrait de se rapprocher des objectifs de réduction pour le secteur des transports. D'autre part, le calcul des émissions moyennes d'un parc de véhicules (art. 27, al. 2) devrait autant que possible tenir compte de la totalité du parc, ou alors considérer la part la plus émettrice du parc afin de limiter sans délai les véhicules particulièrement émetteurs.

Cela étant, nous déplorons le maintien de mécanismes qui facilitent la réalisation des valeurs-cibles. Il s'agit de la phase d'introduction (phasing-in) et de la pondération multiple (super credits). En raison de ces mécanismes, non seulement les véhicules les plus émetteurs ne seront pas pris en compte, mais la pondération prévue pour les éco-innovations (art. 27, al. 3) facilite davantage la mise en circulation de véhicules fortement émetteurs. Dès lors, les 5 à 15% de véhicules émettant la plus grande quantité de CO₂ ne seront pas pris en compte ces prochaines années. S'ils sont maintenus, l'effet visé par l'objectif défini pour les voitures neuves sera de facto manqué. Il y a de surcroît lieu de veiller à ce que la reprise en droit suisse de la réglementation européenne dans le domaine de l'énergie ne soit pas un frein à la mise en œuvre, à terme, d'une politique énergétique climatique ambitieuse dans le domaine de la mobilité.

La présente révision concrétise par ailleurs la motion Bourgeois qui demande une prise en compte du poids des batteries électriques des véhicules de livraison légers. Bien que cette mise en œuvre concerne les sanctions, les autres thèmes en lien avec la mise sur un pied d'égalité des véhicules concernés (interdiction de circuler la nuit, assujettissement à l'OTR, intervalles entre les contrôles subséquents, exigences relatives au permis de conduire, etc.) auront des impacts importants et nécessiteront des adaptations conséquentes. Il conviendra donc, au moment de la mise en œuvre de ces autres thèmes, de prévoir des délais suffisamment longs pour permettre aux cantons de s'adapter.

Dans le cadre de l'exécution, il est apparu que l'accent mis sur l'acte formel de première immatriculation a donné lieu à des pratiques qui n'ont jamais été souhaitées par le législateur et qui produisent un effet contraire à celui visé par la réglementation. Pour éviter l'apparition de deux pratiques (immatriculation formelle de véhicules peu polluants non destinés à être utilisés en Suisse et immatriculation en tant que véhicules utilitaires légers), il est prévu à l'art. 17 al. 2 que, pour être imputé au bilan de CO₂ d'un parc de voitures de tourisme ou d'un parc de voitures de livraison ou de tracteurs à sellette légers, un véhicule doit non seulement être formellement admis à la circulation en Suisse, mais également être effectivement utilisé par un client final conformément à l'utilisation correspondant à la première immatriculation. Si la mise en œuvre de cet article devait impliquer la participation des services cantonaux – par exemple, pour une vérification de l'utilisation effective d'un véhicule – cela pourrait alors nécessiter des ressources supplémentaires et impliquer de nouveaux coûts qui devraient à notre sens être pris en charge par la Confédération.

S'agissant des prescriptions sur l'obligation de compenser s'appliquant aux importateurs de carburants (art. 89, al. 1), nous saluons la décision de relever le taux de compensation de 10% à 12%, mais jugeons qu'elle ne va pas suffisamment loin. En considérant les futures réglementations, nous estimons judicieux de l'augmenter au moins à 15%, cela en conformité avec les objectifs découlant de la loi sur le CO₂. Dans tous les cas, le suivi et l'adaptation régulière de ce taux paraissent indispensables.

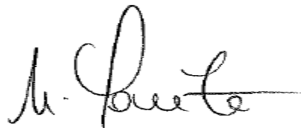
Le Conseil d'Etat approuve les mesures de transparence qui consistent à rendre publiques les décisions concernant l'adéquation et le rapport de suivi des projets de compensation, ainsi que les esquisses des projets déposés et de l'évaluation qui en est faite par le secrétariat de compensation. En revanche, nous sommes défavorables à la suppression de la possibilité pour les importateurs de carburants de faire valoir les projets auto-réalisés en Suisse.

Finalement, le Conseil d'Etat salue les modifications apportées au système suisse d'échange des quotas des émissions de CO₂ pour assurer son couplage au système européen, cela d'autant plus que les objectifs de réduction des émissions sont revus légèrement à la hausse et que les entreprises suisses pourraient bénéficier d'un marché plus large et plus fluide.

Le Conseil d'Etat vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean

Copies

- OAE
- DGE