

Réf. : 22_COU_1451

Lausanne, le 23 mars 2022

Consultation fédérale relative à la Révision de la Loi sur le CO2

Monsieur,

Le Conseil d'Etat vaudois tient à vous remercier de l'avoir consulté dans le cadre de la Révision de la Loi sur le CO2. S'il salue le fait d'avoir proposé rapidement un nouveau projet de loi suite au vote du 13 juin 2021, compte tenu :

- des engagements internationaux et des objectifs de la Suisse pour 2030 et 2050,
- de la trajectoire actuelle des émissions de gaz à effet de serre (GES),
- des difficultés pour atteindre l'objectif 2020 consistant à réduire 20% des émissions par rapport à 1990,
- et de l'urgence climatique,

il estime que les mesures figurant dans le projet de loi soumis à consultation sont largement insuffisantes.

Avec ce projet de loi, il peut être attendu à ce que la Confédération recourt massivement à la réduction des émissions à l'étranger (art. 4 al. 5), alors que cette réduction devrait être en priorité réalisée par des mesures prises en Suisse (art. 3 al. 1^{er}). Selon le « principe de responsabilité commune mais différenciée » de l'Accord de Paris, la Suisse a un devoir d'exemplarité et ne devrait pas, en achetant des attestations internationales, réduire les possibilités d'autres pays d'atteindre leurs objectifs climatiques. Une proportion minimale de 75 % pour les réductions à réaliser en Suisse devrait dès lors être intégrée.

Dans un souci de sécurité d'approvisionnement et de réduction de la dépendance énergétique vis-à-vis de l'étranger dans un contexte de sortie du nucléaire et d'aversion à l'introduction de nouvelles taxes incitatives, il serait souhaitable de davantage renforcer les mesures réglementaires et fiscales en vue du soutien aux énergies renouvelables et de l'abandon progressif d'ici 2050 de l'utilisation d'énergies fossiles, en définissant des objectifs intermédiaires de réduction sectoriels. La concrétisation de la stratégie climatique à long-terme de la Suisse nécessitera des dispositions plus détaillées. Au niveau économique, les investissements dans des technologies vouées à disparaître ou 'transitoires' (p.ex. le recours au gaz naturel) pourraient générer un potentiel retard dans les investissements nécessaires pour les réductions à plus long terme (effet 'lock-in'), freiner le développement de nouveaux secteurs économiques et ainsi réduire la compétitivité de la Suisse. Le coût de l'action en faveur de la

préservation du climat est en effet bien inférieur au coût de l'inaction et offre de nombreux co-bénéfices (économie, emploi, biodiversité, santé publique, etc.) permettant de renforcer la qualité de vie.

L'objectif de zéro émission nette et la stabilisation du climat à long terme exigent à la fois une réduction massive et rapide des émissions de GES et le retrait actif du CO₂ de l'atmosphère afin de contrebalancer les émissions difficilement réductibles. Toutefois, considérant que les technologies d'émission négatives (TEN) ne sont pas encore suffisamment éprouvées et ont un potentiel limité, il serait souhaitable de mieux distinguer entre la réduction des émissions et les émissions négatives, y compris dans le cadre de projets de compensation, et de rapidement développer une vision, des objectifs, des instruments et un cadrage légal fédéral plus précis pour les TEN. Une attention particulière sera à porter à la transparence des marchés régulés et volontaires, qui coexistent au niveau national et international, ainsi qu'aux efforts permettant d'assurer la pérennité de la séquestration carbone, en procédant, par exemple, à une inscription dans le registre foncier.

Le Conseil d'Etat regrette que la question centrale du report modal en matière de mobilité ne soit pas traitée dans le projet de loi. Ce dernier devrait être modifié afin d'intégrer des mesures de promotion des infrastructures et des modes de mobilité bas carbone (réseau ferroviaire, trains, notamment de nuit, pistes cyclables, etc.). Le gouvernement vaudois appelle également le Conseil fédéral à supprimer le plafond de 420 millions pour le Programme Bâtiments, de façon à ce que davantage de moyens financiers puissent y être consacrés avec l'objectif de doubler le taux de rénovation.

Le Conseil d'Etat regrette aussi que peu, voire aucune, des mesures concernent directement l'agriculture et l'industrie alimentaire et que la contribution du monde agricole à l'atteinte des objectifs climatiques ne soit pas rendue plus explicite dans le cadre du projet de Loi sur le CO₂. Par ailleurs, compte tenu de l'importance de la biodiversité et de l'environnement pour l'adaptation aux changements climatiques ainsi que leur fonction de puits de carbone naturels, les solutions basées sur la nature et en faveur de la biodiversité devraient être renforcées. De plus, il serait souhaitable d'adapter les outils d'aide à la décision tels que les Etudes d'impact sur l'environnement (EIE) en intégrant explicitement la protection du climat dans les critères retenus.

De manière générale, il serait souhaitable que la Confédération clarifie le rôle des cantons pour l'atteinte des objectifs climatiques, notamment en ce qui concerne le domaine de l'adaptation pour lequel il est nécessaire que la Confédération renforce ses efforts de coordination intercantonale. De plus, la Confédération doit atténuer les conséquences financières pour les cantons, par exemple en augmentant les parts fédérales de cofinancement (Programme Bâtiment). Des commentaires sur des dispositions spécifiques se trouvent dans l'annexe.

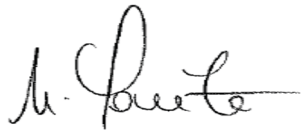
En conclusion, le Conseil d'Etat, qui poursuit sa politique climatique avec conviction et détermination, soutient le principe d'une révision de la Loi sur le CO2 pour couvrir la période 2024-2030, notamment les mécanismes incitatifs prévus. Il enjoint toutefois le Conseil fédéral à renforcer les mesures en faveur du climat, puis à élaborer, le moment venu, une ordonnance de mise en œuvre ambitieuse.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE

LE CHANCELIER



Nuria Gorrite



Aurélien Buffat

Copies

- OAE
- DES/UPCL

Annexe

- *Commentaires détaillés*

Annexe - Commentaires généraux et commentaires relatifs aux dispositions spécifiques

Les aides financières prévues pour favoriser l'évolution technique et comportementale (transports ferroviaires, infrastructures de recharge, bâtiments, chauffage, etc.) compatibles avec l'objectif de neutralité climatique constituent un élément essentiel et devraient être renforcées dans la perspective d'une économie circulaire et plus sobre, avec une forte réduction des émissions générées à l'étranger.

Chapitre	1 Disposition générales
Article	1 But
Commentaire	Alinéa 2 a : Pour des questions de transparence, il serait bien de préciser s'il s'agit de la capacité d'absorption naturelle des puits de carbone et/ou de la capacité d'activement retirer du CO ₂ de l'atmosphère et de le séquestrer définitivement, soit par la stimulation artificielle de l'activité des puits de carbone (biologiques), soit par des moyens techniques.
Article	2 Définitions
Commentaire	Alinéa 6 : Il serait souhaitable de distinguer entre puits de carbone nationaux et internationaux et d'ajouter le critère de stabilité temporelle. Le rapport explicatif mentionnant le respect de « normes internationales » pour le calcul du bilan (différence entre émission et absorption de carbone) des prestations de puits de carbone, il serait utile de savoir à quelles normes il se réfère.
Article	3 Objectifs de réduction des gaz à effet de serre
Commentaire	Alinéa 1a : En plus de l'objectif global lié à l'Accord de Paris pour 2030 (-50%), il serait souhaitable d'intégrer des objectifs sectoriels, en adoptant des objectifs ambitieux notamment dans le domaine des transports. Le rapport explicatif stipulant au chapitre 2.2.4 que la Suisse s'est engagée à réduire de 30% ses émissions de méthane d'ici 2030 par rapport à 2020, il se pose la question pourquoi cet objectif ne semble pas être présent dans le texte de loi. Alinéa 1b : Il se pose la question si cet objectif est réaliste sans la perspective d'une interdiction de la consommation d'énergie fossile. La réglementation transitoire jusqu'à 2024 (Initiative Burkart) fixe une réduction des émissions de CO ₂ de 1.5% par année. Sachant qu'on était à -14% en 2019, si l'on réduit de 1.5% pendant 5 ans, on arriverait alors à -21.5 % en 2024, ce qui signifie que l'on devrait ensuite réduire les émissions de CO ₂ de près de 5% par an pour les 6 ans restants jusqu'à 2030 pour atteindre l'objectif de réduction d'au moins 50% en 2030 fixé à l'art. 3, al. 1, let. a. Alinéa 1 ^{er} : Il serait souhaitable de reprendre la proportion minimale de 75 % pour les réductions à réaliser en Suisse de la réglementation provisoire jusqu'en 2024 (Initiative Burkart), celle-ci faisait également partie du texte final de la première révision de la loi.
Article	4 Moyens
Commentaire	Alinéa 5 : Les émissions de GES devant être massivement réduites au niveau planétaire, le recours à cette solution temporaire ne devrait pas servir d'excuse pour ne pas suffisamment investir dans la réduction des émissions de GES. De plus, il sera nécessaire de renforcer la transparence du marché des attestations internationales.
Article	5 Prise en compte unique
Commentaire	Nous salons l'inclusion de cette disposition, mais relevons qu'il se pose la question de la vérification de la comptabilisation unique au vu des différentes initiatives privées et publiques.
Article	6 Exigences de qualité applicables aux réductions des émissions réalisées à l'étranger
Commentaire	Pour des raisons de transparence, une meilleure distinction entre la réduction des émissions et les émissions négatives serait souhaitable.
Article	7 Exigences de qualité applicables aux réductions des émissions réalisées en Suisse

Commentaire	La reconnaissance des puits de carbone (dont le sol) est importante, toutefois pour des raisons de transparence, une meilleure distinction entre la réduction des émissions et les émissions négatives serait souhaitable.
Chapitre	2 Mesures techniques de réduction des émissions de CO2
Section	1 Mesures s'appliquant aux bâtiments
Commentaires généraux	Afin de pouvoir monitorer l'avancement et l'efficacité des politiques publiques mises en œuvre dans ce domaine, il est essentiel de disposer de données de base fiables. Actuellement, les données sont le plus souvent collectées dans le cadre des procédures de délivrance des permis de construire, au travers de la statistique de la construction et du registre fédéral des bâtiments et logements. Il n'existe toutefois aucune base légale fédérale permettant aux cantons de mettre en place un système d'annonce efficace lors des transformations de système de chauffage non sujettes à un permis de construire. Il est donc proposé que le projet de révision de loi sur le CO2 intègre une disposition légale transitoire autorisant les cantons à récolter les informations auprès des propriétaires sur l'état actuel des systèmes de chauffage (mise à jour des données parfois obsolètes du registre fédéral des bâtiments), ainsi qu'une disposition permanente permettant la mise en place d'un système d'annonce obligatoire pour tout changement intervenant dans le système de chauffage d'un bâtiment, non soumis à permis de construire.
Article	9
Commentaire	Alinéa 4 : Etant donné les dernières votations cantonales à ce sujet, il serait souhaitable de prévoir une interdiction de remplacement d'installations de production de chaleur par un chauffage à combustibles fossiles.
Section	2 Mesures s'appliquant aux voitures de tourisme, aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers
Commentaire	<p>La loi sur le CO2 vise essentiellement l'augmentation de la part des véhicules à faibles émissions, en misant sur une combinaison de mesures fiscales (par ex. exonération de la RPLP des poids-lourds à moteur électrique ou à hydrogène), de mesures législatives (par ex. valeurs limites d'émissions imposées aux véhicules de tourisme, obligation d'incorporation de carburant renouvelable dans le transport terrestre et aérien), d'incitations financières et de soutien aux investissements dans de nouvelles technologies (par ex. bornes de recharge électriques). Les études montrent qu'une telle approche ne suffit pas pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES dues à la mobilité.</p> <p>De plus, les mesures proposées sont pour la plupart limitées dans le temps, alors que la transition énergétique s'inscrit dans un temps long auquel la loi devrait donner un cadre adéquat.</p> <p>Important levier à activer en urgence pour atteindre les objectifs climatiques, le report modal n'est abordé que de manière marginale par le projet de loi, uniquement sur les déplacements de loisir occasionnels, par le biais du soutien aux lignes de transports ferroviaires transfrontalières (principalement les trains de nuit).</p> <p>Le contenu de la loi sur le CO2 devrait au contraire fonder les politiques publiques visant à augmenter de manière sensible le report modal vers les transports publics et la mobilité douce. En effet, les analyses montrent que le report modal constitue un levier très efficace de réduction des gaz à effet de serre dans la mobilité quotidienne des personnes, qui représente l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre en lien avec la mobilité. A titre d'exemple, aucune action n'est prévue pour soutenir les transports publics urbains et régionaux car il est indiqué qu'ils sont déjà subventionnés par d'autres moyens, alors qu'une partie des ressources collectées pourrait être affectée à intensifier leur développement.</p>
Article	10 Principes
Commentaire	<p>Alinéa 2bis : L'abaissement des valeurs cibles d'émissions prévues pour les véhicules n'est pas assez ambitieux, ni pour contribuer à l'objectif général de réduction, ni pour infléchir le manque de résultats dans le domaine des transports.</p> <p>Alinéa 5 : Nous saluons le fait qu'il y ait la possibilité d'adapter les valeurs cibles, le</p>

	calcul des objectifs individuels ou les émissions de CO ₂ déterminantes si l'écart entre les émissions en conditions de conduite réelles et celles mesurées devaient se creuser.
Article	10a Objectifs intermédiaires, allègements et dérogations
Commentaire	Alinéa 2 : Nous saluons le fait que, grâce à la nécessité de s'aligner sur la réglementation de l'UE, les « super crédits » et l'exclusion des véhicules les plus polluants soient supprimés.
Chapitre	2a Carburants
Commentaire	L'efficacité énergétique variant d'une technologie à l'autre et l'utilisation de ces technologies étant plus ou moins pertinente selon le mode de transport concerné, il convient de distinguer les différentes technologies en fonction de leur impact climatique sur tout leur cycle de vie et d'identifier les situations où l'électricité, l'hydrogène, ou un carburant synthétique devrait être privilégié afin d'optimiser l'utilisation de ces technologies en termes de réduction des émissions de GES.
Section	1 Carburants pour les transports terrestres
Article	13b Principe
Commentaire	Le recours aux carburants renouvelables incite à prolonger des technologies peu efficaces et à gaspiller de l'énergie renouvelable pour leur production.
Chapitre	2a Carburants
Section	2 Carburants d'aviation
Article	13d Obligation de mélanger des carburants d'aviation renouvelables au pétrole pour avions
Commentaire	Le recours aux carburants renouvelables incite à prolonger des technologies peu efficaces et à gaspiller de l'énergie renouvelable pour leur production.
Chapitre	3 Puits de carbone
Article	14
Commentaire	Etant donné l'actualité de ce sujet, les dispositions concernant les puits de carbone mériteraient d'être développées.
Chapitre	4 Echange de quotas d'émission et compensation
Section	1 Système d'échange de quotas d'émission
Article	15-19a
Commentaire	Nous saluons le fait que la prise en compte des réglementations de l'UE renforce significativement le SEQE, avec notamment un abaissement plus rapide des droits d'émissions (de 2.2% à 4.2% annuellement) ainsi qu'une diminution des droits d'émission attribués gratuitement. Cependant, sans la définition des règles d'attribution des droits d'émission et sans rapport d'évaluation public, il est impossible de juger l'efficacité de ces mesures. L'efficacité du SEQE reposant sur la limitation et la diminution progressive des droits d'émission, un mélange avec le marché de compensation devrait par ailleurs être évité.
Section	3 Compensation s'appliquant aux carburants
Article	26 Principe
Commentaire	La compensation minimale des émissions prévue pour les importateurs de carburants fossiles est trop faible (actuellement autour de 10%) et peut être effectuée à l'étranger.
Chapitre	5 Taxe sur le CO₂
Section	2 Remboursement de la taxe sur le CO₂ aux exploitants s'engageant à limiter leurs émissions de gaz à effet de serre
Article	31 Engagement à réduire les émissions de gaz à effet de serre
Commentaire	Alinéa 1c : Il serait souhaitable d'avoir plus de précisions sur ce qui est entendu par « de manière plausible » et sur les règles de fonctionnement de cet instrument (définition de mesures obligatoires, nombre d'attestations pouvant être remis, etc.).
Section	5 Procédure
Article	33a Affectation de la taxe sur le CO₂
Commentaire	Alors que la possibilité de reporter les fonds non utilisés du Programme Bâtiments est une nouveauté intéressante, elle ne permettra pas à elle seule d'utiliser tous les

	<p>moyens à disposition du Programmes Bâtiments, vu le plafond global de 420 millions défini à l'art. 34, al. 1. En effet, avec le plafonnement des montants utilisables aux articles 34 à 35, le pourcentage maximal de 49% du produit de la taxe CO₂ pour réduire les émissions de CO₂ ne pourrait pas être atteint. Concrètement, la loi révisée prévoit d'allouer davantage d'argent au Programme Bâtiments (49% de la taxe sur le CO₂ au lieu de 33% actuellement), tout en empêchant les cantons de l'utiliser.</p> <p>Alinéa 2 : Les questions suivantes se posent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si les montants du Programme Bâtiments non utilisés par les cantons (éventuels montants non engagés dans le calcul des contributions globales ainsi que ceux relatifs à la différence entre les montants à percevoir et les montants effectivement versés par l'OFEN après déduction de la dette des cantons) sont considérés dans le montant maximal de 150 millions qui peut être reporté sur l'exercice suivant ; - Si ces montants reportés peuvent s'additionner aux 420 millions prévus et ainsi éviter la prise en compte des facteurs d'efficacité ; et - Comment la clef de répartition des montants de max. 150 millions sera décidée par rapport aux autres encouragements du Programme Bâtiments (géothermie, planification, fonds de technologie, programme de remplacement des énergies fossiles). <p>Il serait en effet souhaitable que la réserve de 150 millions vienne s'ajouter aux moyens prévus pour le Programme Bâtiments à l'art. 34, al. 1.</p>
Chapitre	6 Utilisation des produits
Article	34 Réduction des émissions de CO₂ des bâtiments
Commentaire	<p>Alinéa 1 : La limitation du fonds pour le Programme Bâtiments prévue ne permettra pas d'augmenter le taux de rénovation, alors que celui-ci devrait doubler. Nous demandons donc que le plafond de 420 millions soit supprimé pour permettre l'atteinte des objectifs.</p> <p>Alinéa 3 : Il serait souhaitable d'avoir plus de détails sur les conditions d'octroi et sur la manière de concilier les 40 millions supplémentaires pour le renouvellement des chauffages fossiles et électriques avec le Programme Bâtiments actuel. Il se pose également la question si ce budget suffira à atteindre les 30'000 remplacements par année visés, s'il est limité ou non aux mesures M02 à M07 et si la subvention est soumise aux règles du ModEnHa. L'élargissement de la mesure (via le Programme Bâtiments) aux bâtiments agricoles serait souhaitable.</p>
Article	34a Encouragement de la géothermie et des planifications énergétiques
Commentaire	<p>Alinéa 1a : La prolongation sans limite dans le temps des mesures d'encouragement des projets d'utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur apporte une stabilité indispensable dans les conditions cadres. En effet, le développement de la géothermie profonde est seulement émergent et il faudra encore plusieurs années pour mieux appréhender le potentiel de cette ressource, mettre en œuvre les projets pionniers et assurer le développement d'une filière et d'un modèle industriel.</p> <p>Alors que nous saluons le soutien prévu pour multiplier intensément les chauffages à distance renouvelables, l'aide financière ne nous paraît pas suffisante (1'300 CHF/installation) et il manque des précisions par rapport aux ayants-droits (petits propriétaires vs. grandes surfaces).</p>
Article	36 Distribution à la population et aux milieux économiques
Commentaire	<p>Alinéa 2 : Lors de la définition des modalités et de la procédure de répartition, il devrait être considéré que la redistribution par l'impôt ou les primes d'assurance maladie n'atteint pas nécessairement les personnes qui paient très peu d'impôt ou pas du tout leurs primes.</p>
Article	37 Encouragement des bornes de recharge pour les véhicules électriques
Commentaire	<p>Le soutien aux infrastructures de recharge contribuera à atteindre les objectifs de la feuille de route de la mobilité électrique. Il serait souhaitable d'élargir ce soutien aux bâtiments respectivement véhicules agricoles, pour autant que la mention</p>

	« entreprise » n'intègre pas déjà ce secteur d'activité.
Article	37a Transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs
Commentaire	Nous saluons le fait que les trains de nuit comme alternative aux vols court-courrier soient mis en œuvre et soutenus par des contributions à fonds perdus. Toutefois, étant donné que les montants sont liés aux enchères des droits d'émission de l'aviation avec un plafonnement à 30 millions par année, jusqu'en 2030, il se pose ici la question de l'ambition des offres à déployer et de la suffisance des fonds. Une garantie de ce financement annuel de 30 millions devrait être prévue indépendamment des droits d'émission de l'aviation pour permettre aux CFF de mettre en œuvre leur plan de retour des trains de nuit intégralement, et ainsi assurer à la Suisse romande la desserte par au moins un de ces produits (en direction de Barcelone et de Bordeaux). Par ailleurs, au moment même où des pays voisins prennent des initiatives pour la réintroduction de grands express européens de nuit comme de jour, il est important que la Suisse puisse rapidement participer à leur financement pour éviter d'être contournée. Par exemple, le projet français de réintroduction d'un Paris-Rome nocturne est actuellement envisagé via l'axe historique du Simplon-Mont d'Or. Un coup de pouce financier, même minime, de la Suisse garantirait qu'il desserve le nœud ferroviaire international de Lausanne et ne transite ainsi pas via Modane en contournant le pays comme le font désormais les nouveaux Paris-Milan de jour.
Chapitre	7 Exécution et encouragement
Article	40d Evaluation
Commentaire	L'évaluation des risques financiers liés au climat constituant une étape importante pour documenter les interactions entre la finance et le climat, nous saluons le fait que les grandes institutions bancaires et d'assurance soient surveillées et accompagnées en matière d'enjeux climatiques. Il serait souhaitable d'également inclure une disposition concernant les placements financiers de la BNS et des établissements financiers.
Article	41a Encouragement des technologies de propulsion neutres s'agissant des émissions de CO2
Commentaire	<p>Alinéa 1 : Etant donné que l'empreinte CO₂ de l'hydrogène produit par électrolyse dépend de l'origine de l'électricité utilisée (fossile, nucléaire ou renouvelable), il faudrait préciser que la contribution concerne uniquement l'hydrogène vert.</p> <p>Il semble en outre nécessaire de préciser les hypothèses retenues pour fixer le montant plafond de la contribution de 15 millions de francs par année jusqu'en 2035 pour soutenir le remplacement de bus et de bateaux avec de nouveaux modes de propulsion. Si, par hypothèse, la loi entre en vigueur en 2023, la durée de soutien serait de 12 ans. Compte tenu du nombre d'unités à remplacer (5141, dont 5'000 bus et 141 bateaux avec une concession fédérale avec moteur diesel à renouveler) et le volume financier disponible sur 12 ans (180 millions), le soutien fédéral porterait sur un montant unique d'environ CHF 35'000.- par unité remplacée en considérant un échelonnement du renouvellement du parc de véhicules sur la même durée. Le surcoût d'un bus standard entre une version diesel et une version électrique étant actuellement de l'ordre de CHF 320'000.-, l'aide fédérale représenterait environ 10% des surcoûts d'investissement. Dès lors, les directives de financement découlant de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional (OITRV ; RS 745.16) mentionnées notamment à l'article 6 alinéa 3 doivent être adaptées pour tenir compte de coûts non couverts par les recettes, ceux-ci devenant plus importants en raison des coûts subséquents d'investissement découlant du changement de mode de propulsion des véhicules/bateaux.</p> <p>Finalement, le projet de loi ne précise ni le type de trafic pouvant faire l'objet d'un soutien fédéral, ni les conditions d'octroi, ni la forme de l'aide financière, renvoyant à une modification de l'ordonnance. A minima, le législateur devrait clairement préciser le type de trafic qu'il entend soutenir.</p>
Chapitre	9 Dispositions finales
Article	49b Report des droits d'émission, des certificats de réduction des émissions et

	des attestations non utilisés
Commentaire	Cette disposition est susceptible de ralentir la décarbonation.
Autres actes	Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement
Article	35d Exigences
Commentaire	Il faudrait préciser que seules les cultures principales sont concernées et exclure les couverts végétaux de type engrais vert, cultures intermédiaires ou intercalaires (selon définition des prescriptions agricoles). Il se pose également la question d'une disposition faisant le lien avec la législation agricole.
Autres actes	Loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds
Article	4 al. 1 bis
Commentaire	L'exonération devrait être élargie aux véhicules propulsés par le biométhane et les carburants renouvelables. La valorisation de la production de biogaz s'oriente de plus en plus vers l'injection de biométhane qui s'avère être un carburant déjà éprouvé pour certaines catégories de transports (bus, camions). Une exemption de la taxe poids lourds pour les véhicules utilisant le biométhane permettrait de renforcer la filière en promouvant une production indigène et un approvisionnement via un carburant local.