04.12.2014 – 15:27 Uhr

Objectifs CO2 : capitulation devant le lobby écologique

Berne (ots) -

En décidant, dans le cadre de la stratégie énergétique 2050, de renoncer à une solution paneuropéenne quant aux mesures de réduction de CO2 dans le trafic routier, et donc de recourir à une solution isolée de la Suisse, le Parlement a raté le coche. Cela pourrait conduire à des distorsions du marché avec des conséquences indésirables pour les emplois et les consommateurs.

Les valeurs de CO2 limites européennes de 130 g/km actuellement en vigueur et de 95 g/km à partir de 2021 pour les voitures de tourisme et de 175 resp. 147 g/km pour les véhicules utilitaires légers se réfèrent au marché européen global et sont le résultat de longues et difficiles négociations entre l'UE et les constructeurs automobiles. Du point de vue du marché européen avec ses quelque 12 millions de voitures de tourisme vendues par an, ces objectifs pour 2021 demandent certes de grands efforts de la part des fabricants, ils sont toutefois réalisables. La stratégie énergétique 2050 de la Suisse reprend telles quelles les valeurs limites de l'UE, sans pour autant tenir compte des autres pays européens comme le font les dispositions de l'UE.

Faiblesses de la proposition choisie

D'une structure très différente, le marché suisse avec environ 300 000 voitures de tourisme vendues par an ne sera jamais en mesure de réaliser ces objectifs sans limiter sérieusement l'offre de véhicules. La situation topographique, la politique des carburants et le pouvoir d'achat supérieur ont pour résultat un plus grand nombre de véhicules à traction intégrale vendus (régions de montagne) et des ventes nettement plus élevées de véhicules à essence. L'écart de prix politiquement voulu entre diesel et essence freine les ventes des moteurs diesel plus efficaces. Le pouvoir d'achat supérieur rend possible une demande accrue de diverses options (de sécurité) augmentant le poids des véhicules et entraînant par conséquent des émissions de CO2 plus élevées. La correction nécessaire jusqu'en 2021 au niveau des émissions de CO2 serait considérablement plus importante en Suisse (UE: -25,2%, CH: -34,5%). Cela conduirait à une distorsion indésirable du marché, puisque les voitures avec de fortes émissions de CO2 ne seraient plus en vente en tant que véhicules neufs, ou alors seulement contre des amendes élevées. Elles seraient dès lors importées comme véhicules d'occasion âgés d'au minimum 6 mois, entraînant des conséquences pour les emplois dans le secteur automobile ainsi que des réductions des recettes de la Confédération dans les domaines de la TVA et de l'impôt sur les véhicules.

Le Président d'auto-suisse, François Launaz, regrette par conséquent la décision: «Malheureusement, le Parlement n'a pas donné suite à notre proposition de rechercher une solution paneuropéenne judicieuse et réalisable face au problème du CO2. Il a ainsi manqué l'occasion d'atteindre l'objectif en commun, car nous savons tous que les émissions de CO2 ne s'arrêtent pas à la frontière.»

Contact:

François Launaz, Président
079 408 72 77
f.launaz@auto-schweiz.ch

Andreas Burgener, Directeur
079 474 21 04
a.burgener@auto-schweiz.ch

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/fr/pm/100003597/100765663 abgerufen werden.