

08.05.2017 – 11:53 Uhr

## Prescriptions sur le CO2 pour les véhicules: Ne pas désavantager la Suisse par rapport à l'UE

Berne (ots) -

Les prescriptions sur le CO2 pour les véhicules neufs entrant en vigueur en 2020 doivent être adaptées aux spécificités suisses. Dans sa réponse à la consultation relative à la mise en oeuvre du premier paquet de mesures de la stratégie énergétique 2050 au niveau des ordonnances, auto-suisse demande que le niveau d'effort soit identique à celui de l'UE quant à la réduction des émissions de CO2. En vue d'atteindre l'objectif commun du Conseil fédéral et des importateurs d'automobiles, il convient d'adapter les modalités d'introduction proposées. Autrement, nous risquons de compromettre fortement la réduction du CO2, ce qui pourrait engendrer un effet de boomerang pour l'économie et pour les recettes fiscales de la Confédération.

A partir de 2020, l'Union européenne réduira progressivement la valeur limite de CO2 existant pour les voitures de tourisme neuves à 95 g/km, et celle pour les véhicules utilitaires légers à 147 g/km. La Suisse compte adopter ces valeurs. Toutefois, tandis qu'elles sont valables pour l'ensemble des Etats membres de l'UE, permettant ainsi aux différents marchés de se compenser mutuellement, les importateurs suisses doivent atteindre les objectifs tout seuls. En cas de dépassement du seuil, ils risquent des sanctions élevées de jusqu'à 200 millions de francs entre 2020 et 2030 selon les calculs de la Confédération. Cela se traduirait inévitablement par une augmentation des prix des véhicules. En même temps, l'influence des importateurs suisses sur l'offre de véhicules est négligeable, vu que les constructeurs ne font quasiment pas de différence entre les pays européens.

Dans le cadre des modifications des ordonnances concernées par le premier paquet de mesures de la stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral a présenté comment il compte régler la transition vers les nouvelles valeurs limites de CO2 pour les véhicules neufs à partir de 2020. Les modalités d'introduction consistent d'une part en une augmentation annuelle de la part de flotte prise en compte pour le calcul de la moyenne de CO2 de chaque importateur («phasing-in»). D'autre part, les véhicules à émissions particulièrement faibles (moins de 50 g CO2/km) font l'objet d'une surpondération («super crédits»). Les deux instruments ont fait leurs preuves lors de l'introduction de la valeur limite actuellement en vigueur de 130 g CO2/km pour les voitures de tourisme, de sorte que l'objectif n'a été manqué que de cinq grammes de CO2/km à la fin de la période de promotion en 2015. Par conséquent, auto-suisse soutient une nouvelle application de ces modalités et propose uniquement d'adapter les chiffres pour le «phasing-in» et les super crédits (voir tableau en annexe).

La difficulté au niveau de l'élaboration des modalités d'introduction consiste notamment à prévoir les futures évolutions de l'électromobilité, explique le Président d'auto-suisse, François Launaz: «Nous avons lancé une étude détaillée, qui montre clairement que la croissance du marché des voitures électriques en Suisse ne se développera pas aussi rapidement que le Conseil fédéral, mais aussi nos membres le souhaitent.» Cela tient essentiellement aux instruments de promotion nettement inférieurs par rapport à l'UE, poursuit Launaz: «De nombreux Etats de l'UE encouragent énormément la mobilité électrique en supprimant la taxe à l'importation et l'impôt sur ces véhicules, en octroyant des primes à l'achat élevées ou en finançant des stations de recharge et en permettant le stationnement gratuit. Par contre, la Suisse ne connaît que la suppression de la taxe d'importation de quatre pour cent; même la réduction de l'impôt sur les véhicules incombe aux cantons et n'est dès lors pas appliquée partout et ni réglée de manière uniforme.» En conséquence, l'électromobilité ne se développera pas aussi rapidement en Suisse que dans les pays l'encourageant fortement. La proposition du Conseil fédéral s'appuie donc sur des faits erronés.

Un défi particulier réside dans l'introduction de la nouvelle valeur limite pour les véhicules utilitaires légers. Là aussi, la Suisse constitue un cas spécial, commente François Launaz: «Selon les données de 2015, le parc suisse de voitures de livraison et de tracteurs à sellette légers présente la plus haute valeur en Europe avec en moyenne 195 g de CO2 par kilomètre. La moyenne de l'UE était de 168 g. La différence résulte notamment de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui favorise le transport avec des véhicules plus petits et plus légers.» C'est pourquoi il faut tenir compte de la situation suisse, spécialement pour les réglementations concernant les véhicules utilitaires, dit Launaz. «Les pénalités élevées pour nos clients ne servent à rien. Les véhicules seraient simplement importés sans sanctions ni impôts après six mois, à l'instar des voitures de tourisme.» Cela ne serait ni dans l'intérêt des recettes fiscales suisses ni de l'environnement, conclut Launaz.

Informations supplémentaires:

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

Weitere Informationen auf Deutsch:  
Andreas Burgener, Direktor  
T 079 474 21 04  
a.burgener@auto-schweiz.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100003597/100802141> abgerufen werden.