

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

PERSPECTIVES PARLEMENTAIRES

SESSION D'HIVER 2014

Contacts

Gérard Métrailler
Responsable Politique
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Olivier Fantino
Adjoint Responsable Politique
058 827 27 18
olivier.fantino@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL.....	3
13.074 Stratégie énergétique 2050, premier volet. Pour la sortie programmée de l'énergie nucléaire (Initiative Sortir du nucléaire). Initiative populaire	3
CONSEIL DES ÉTATS	6
12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions.....	6
14.3792 Mo. Zanetti. Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière	6
14.3911 Mo. Imoberdorf. Deuxième période d'engagement sous le régime du Protocole de Kyoto. Modification de la loi sur le CO2	7



CONSEIL NATIONAL

13.074 Stratégie énergétique 2050, premier volet. Pour la sortie programmée de l'énergie nucléaire (Initiative Sortir du nucléaire). Initiative populaire

Le Conseil fédéral a décidé de soumettre la Stratégie énergétique 2050 comme contre-projet indirect à l'initiative « Pour sortir du nucléaire ». Il prévoit ainsi de réduire la consommation d'énergie et d'électricité, ainsi que d'inscrire objectifs quantitatifs par étapes dans la loi sur l'énergie des. Dans le domaine de la mobilité, le premier volet de la réforme vise à accroître l'efficacité énergétique et également à garantir l'accès aux marchés internationaux de l'énergie, notamment dans le domaine des carburants.

Position du TCS

Le TCS s'oppose au projet présenté et rejette catégoriquement les mesures ainsi que les objectifs prévus à moyen terme. Il ne faut pas combattre la consommation de mobilité, mais plutôt intervenir directement sur ses nuisances. Par conséquent, le TCS préconise de poursuivre avec les mesures d'efficacité énergétique dans le domaine des véhicules.

Toutefois, il est impensable de fixer des objectifs contraignants à long terme sans soumettre en même temps les mesures nécessaires pour les atteindre. De ce fait, le TCS soutient les propositions des minorités I et II de la Commission des Transports et des Télécommunications du Conseil national (CTT-N), qui proposent de renvoyer le projet au Conseil fédéral. Ce dernier devra présenter un projet global et soumettre le deuxième train de mesures en même temps que le premier volet. Concernant les instruments, le TCS est favorable aux mesures techniques telles que les normes d'émissions pour les véhicules nouvellement immatriculés, à condition de renoncer à introduire des taxes incitatives par la suite et de ne pas pratiquer des normes plus restrictives que celles en vigueur dans l'Union européenne. Pour les véhicules de livraisons, il convient toutefois tenir compte des spécificités helvétiques.

Le TCS prend position de manière détaillée comme suit :

Projet 1 : Loi sur l'énergie

Recommandation : Soutenir les propositions des minorités I et II de la CTT-N (Renvoyer le projet au Conseil fédéral)



Art. 45, al. 1

Cette disposition concerne l'étiquette-énergie, notamment pour les véhicules.
Pour le TCS, il est important d'adapter la mise en œuvre de cet instrument à l'état de la technique, de sorte à offrir les meilleures informations possibles aux consommateurs.

Art. 45, al. 2

Cet alinéa autorise le Conseil fédéral à supprimer des mesures techniques pour les remplacer par des instruments d'économie de marché.

Les exigences techniques relatives aux véhicules constituent un instrument efficace pour réduire les émissions atmosphériques. Elles ne doivent en aucun cas être supprimées au profit d'incitations économiques (subventions, sanctions ou taxes), qui seraient moins efficaces et nettement plus coûteuses pour la collectivité. Par ailleurs, cette disposition ouvrirait la porte à toutes sortes de mesures incitatives dans le domaine des véhicules. Au vu de ce qui précède et pour ne pas faire cavalier seul au niveau européen, le TCS recommande de biffer cet alinéa, ou d'exclure les véhicules de son champ d'application.

Recommandation : Biffer – Ne pas appliquer aux véhicules.

Loi sur le CO₂

Art. 10 Principe

Cet article fixe les valeurs-cibles et les échéances pour les voitures nouvellement immatriculées, ainsi que les véhicules de livraison.

Il est primordial que la Suisse ne fasse pas cavalier seul dans ce domaine. Ainsi, les normes d'émissions pratiquées en Suisse doivent correspondre aux normes pratiquées dans l'Union européenne (valeur-cible et entrée en vigueur). L'objectif de 95 g de CO₂ / km pour fin 2020 devra être adapté en cas de changement du côté des pays européens. Finalement, pour les voitures de livraisons, il faut tenir compte de la spécificité de la Suisse (les voitures de livraisons sont plus nombreuses et lourdes qu'en Europe, à cause de la RPLP) et adapter l'objectif en conséquence.

Recommandation : Soutenir la proposition de la minorité de la CTT-N.

Art. 10a, al. 1 Objectifs intermédiaires

Cet article donne la possibilité au Conseil fédéral de fixer des objectifs intermédiaires contraignants.

Pour éviter toute distorsion du marché, le TCS demande que les objectifs pour la Suisse ne diffèrent pas de ceux en vigueur en Europe. Il soutient par conséquent la proposition de la minorité de la CTT-N, qui propose de biffer cet alinéa.

Recommandation : Soutenir la proposition de la minorité de la CTT-N.



Art. 11 Valeurs cibles spécifiques

Cet article définit le calcul des valeurs spécifiques attribuées à chaque importateur ou groupement.

Sur le principe, le TCS soutient la proposition de minorité de la CTT-N, qui propose d'adapter la méthode de calcul dans le but de garantir des conditions équitables par rapport au marché européen.

Recommandation : Soutenir la proposition de la minorité de la CTT-N.

Art. 13 Sanction

Cet article traite les sanctions infligées en cas de non-respect de la valeur-cible spécifique. Le projet du Conseil fédéral propose d'adapter les sanctions en fonction des taux de change.

Le TCS signale qu'il est important de pouvoir anticiper correctement les sanctions, sans être sujets aux risques de variations des taux de change. Il convient de relever que les incertitudes laissées par le projet du Conseil fédéral sont larges (jusqu'à +50% environ). Le TCS rappelle à ce sujet que les risques liés aux sanctions sont reportés intégralement sur les consommateurs. Il soutient par conséquent la proposition de minorité de la CTT-N, qui propose de définir un montant fixe pour la sanction, au lieu de la laisser fluctuer avec les changes.

Recommandation : Soutenir la proposition de la minorité de la CTT-N.



CONSEIL DES ÉTATS

12.046 CP et CPM. Réforme du droit des sanctions

La modification du code pénal et du code pénal militaire a une influence importante sur les infractions « mineures » dans le cadre de la loi sur la circulation routière (LCR).

Position du TCS

Selon le TCS, il est d'une importance fondamentale que les peines pécuniaires avec sursis soient conservées. Dans le cadre de l'article 42 du Code pénal, qui régit les amendes avec sursis, il prend position de la manière suivante:

Art. 42 al. 1 : Selon décision du Conseil national

La suspension de la peine doit être possible aussi bien pour les peines pécuniaires que pour les peines privatives de liberté. Elle doit pouvoir s'appliquer à la totalité de la peine, pas seulement à la moitié. **Le TCS soutient la position du Conseil national et rejette la proposition du Conseil des Etats.**

14.3792 Mo. Zanetti. Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière

Cette motion a pour but de modifier les dispositions relatives au retrait des permis de conduire, ainsi que les dispositions relatives aux conditions de la répression, de manière à mieux tenir compte du caractère spécial du travail accompli par les services d'urgence : En cas d'incompatibilité entre l'utilisation des signaux d'avertissement et l'objectif de la course officielle urgente, le juge doit pouvoir exempter le conducteur de toute peine ou atténuer la peine de manière appropriée. Il doit également être possible de renoncer au retrait du permis de conduire.

Position du TCS

Le TCS estime que les services d'urgence doivent pouvoir intervenir efficacement sans que le conducteur ne soit considéré comme un chauffard. **Il soutient donc la motion.**



14.3911 Mo. Imoberdorf. Deuxième période d'engagement sous le régime du Protocole de Kyoto. Modification de la loi sur le CO2

Cette motion vise à adapter la loi sur le CO2 de sorte à permettre, d'ici au couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission de la Suisse et de l'UE, d'assimiler les certificats de réduction des émissions réalisées à l'étranger aux droits d'émission. Il convient de rappeler que le Conseil fédéral s'est engagé à réduire de 20 pour cent les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020. Dans son message, il prévoyait de compenser une bonne partie de ces émissions par des certificats étrangers. Or, avec la loi sur le CO2 en vigueur, ce n'est pas possible : Seules les réductions des émissions réalisées en Suisse peuvent être prises en compte. Etant donné que le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission de la Suisse et de l'UE va prendre encore du retard, la réduction des émissions en Suisse sera 6 à 7 fois plus chère que dans l'UE.

Position du TCS

Le TCS rappelle que le problème climatique est de nature globale et que les principales sources de pollution atmosphérique se situent en dehors de nos frontières. De ce fait, les réductions effectuées à l'étranger doivent être prises en considération. En intervenant directement où les problèmes d'émissions sont les plus graves, le système serait non-seulement plus efficace d'un point de vue environnemental, mais il permettrait aussi de garantir une répartition équitable de l'effort de réduction. En outre, cela permettrait à la Suisse d'atteindre ses objectifs à moindre coûts. **Au vu de ce qui précède, le TCS soutient pleinement cette motion.**