

# Perspectives parlementaires de la session d'automne 2022



**Touring Club Suisse**  
Ch. de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE

**Politischer Dienst**  
politik@tcs.ch

#### Contacts Service politique du TCS

<b>Sébastien Leprat</b>	076 577 05 71	sebastien.leprat@tcs.ch
<b>Gérard Métrailler</b>	058 827 27 21	gerard.metrailler@tcs.ch
<b>Lisa Rasch</b>	058 827 34 05	lisa.rasch@tcs.ch



## Conseil des États

			page
22.3804	Motion Bischof – Calculateur de prix des carburants. S'inspirer du modèle autrichien		04
22.3638	Postulat Michel – Développer les interfaces multimodales et les infrastructures cyclables en milieu rural		04
22.3569	Postulat Thorens Goumaz – Technologies V2X (véhicule to grid) et « Smart Charging » : utiliser les batteries des véhicules électriques comme solution de stockage et d'équilibrage du réseau		04
22.3634	Motion Chiesa – Suppression de l'impôt sur les huiles minérales		05
22.3635	Motion Chiesa – Prix de l'essence et du diesel. Allègements étatiques en faveur des classes moyennes et des PME		05


## Conseil National et Conseil des États

21.080	Loi fédérale sur la circulation routière. Révision		06
21.501	Contre-projet indirect à l'initiative pour les glaciers. Zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050		06

## Conseil National

22.3202	Compenser la hausse des prix du carburant. Aider la classe moyenne et les PME		07
22.3115	Motion Page – Suppression des taxes sur les huiles minérales		07
20.4009	Motion Romano – Offre d'abonnement général des CFF pour étudiants. Garantir le respect de l'article 15 alinéa 3 de la loi sur le transport des voyageurs		08
20.4088	Postulat Clivaz – Particules fines émises par l'abrasion des pneus et le freinage. Trouver des solutions pour lutter contre leurs conséquences sanitaires néfastes		08
20.4134	Motion Schlatter – Zones 30. Bureaucratie inutile pour les communes		09
20.4136	Motion Groupe des VERT-E-S – Immatriculer à partir de 2025 uniquement des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers propulsés par des énergies non fossiles		09
20.4210	Motion Buffat – Augmentation de la sécurité pour les cyclistes		09
20.4220	Motion Reimann – Importations de véhicules neufs. Suppression des entraves commerciales, facteurs de renchérissement		10
20.4221	Motion Reimann – Éviter que les véhicules d'occasion ne soient taxés deux fois, dans le cadre de la lutte contre la cherté des prix en Suisse		10
20.4225	Postulat Schilliger – Le dilemme des pneus doit faire l'objet d'études interdisciplinaires		11
20.4239	Postulat Ryser – Étudier la mise en place d'un "frein climatique" sur le modèle du frein à l'endettement		11
20.4242	Motion Trede – Emporter son vélo dans le train, y compris sur les lignes ferroviaires de nuit		11
20.4356	Motion Grüter – Permis de conduire et de circulation. Solution numérique		12



22.412	Initiative parlementaire Kamerzin – Permettre des allègements fiscaux ponctuels de l'imposition sur les huiles minérales en cas de circonstances extraordinaires		12
--------	--	---	----



## CONSEIL DES ÉTATS

### 22.3804 Motion Bischof – Calculateur de prix des carburants. S'inspirer du modèle autrichien

Le Conseil fédéral est chargé de jeter les bases d'un calculateur de prix des carburants, du gaz et de l'électricité dans les stations-service et les stations de recharge en Suisse, sur le modèle du calculateur en ligne autrichien « [spritpreisrechner.at](http://spritpreisrechner.at) », accessible à tous depuis 2011.

Position du TCS:



Le TCS soutient en principe l'appel à plus de transparence pour les consommateurs lancé par la motion Bischof, et donc la motion Bischof. En revanche, le TCS suggère de privilégier non seulement une solution étatique, mais aussi, le cas échéant, une solution privée.

### 22.3638 Postulat Michel – Développer les interfaces multimodales et les infrastructures cyclables en milieu rural

Le Conseil fédéral est chargé de montrer dans un rapport comment le développement des interfaces multimodales et des infrastructures cyclables en milieu rural peut être soutenu, aussi bien financièrement que par d'autres moyens.

Position du TCS:



Le TCS soutient le postulat Michel. Il salue la proposition d'examiner les possibilités de développement et de financement des interfaces multimodales et de l'infrastructure cyclable hors des agglomérations. Le TCS rappelle que les pôles d'échange multimodaux font sens en périphérie d'agglomération, notamment aux abords des principaux arrêts de RER. Quant au financement des voies cyclables hors des agglomérations, il serait intéressant d'obtenir une évaluation des besoins. Ce postulat d'ailleurs devrait être traité dans le cadre du message qui sera présenté au Parlement au sujet de la quatrième génération des programmes d'agglomérations.

### 22.3569 Postulat Thorens Goumaz – Technologies V2X (vehicle to grid) et « Smart Charging » : utiliser les batteries des véhicules électriques comme solution de stockage et d'équilibrage du réseau

Le Conseil fédéral montre dans un rapport de quelle manière les batteries des véhicules électriques pourraient être utilisées comme solution de stockage et d'équilibrage du réseau, ceci dans le but d'améliorer la stabilité générale de l'approvisionnement en électricité, voire de limiter le risque de pénurie d'électricité durant un certain laps de temps. Il présente l'état des connaissances et des expériences dans ce domaine, en Suisse et à l'étranger, le potentiel de ce type de solution, ainsi que les éventuels obstacles techniques, financiers, législatifs et de mise en œuvre, en proposant des pistes pour y remédier.

Position du TCS:



Le TCS soutient ce postulat qui met en avant les avantages de la mobilité électrique, notamment en termes de CO<sub>2</sub>. Il contribuera également à trouver des solutions pour la stabilisation de notre système d'approvisionnement en électricité.

Le système électrique est en pleine mutation. Au cours des 20 à 30 prochaines années, les centrales nucléaires thermiques de base seront remplacées par des producteurs utilisant de nouvelles énergies renouvelables, notamment le photovoltaïque. Il en résulte un nouveau besoin de flexibilité et de stockage dans le réseau de distribution. Pour y répondre, les batteries des voitures électriques peuvent et doivent être utilisées.



La mobilité électrique croissante change les habitudes de consommation et le système électrique devient un enjeu fort pour la mobilité individuelle motorisée. Pour le réseau de distribution, cela signifie une augmentation de la charge, qui invite à trouver des solutions afin de mieux exploiter le réseau, grâce à des mesures telles que le smart charging et le V2G. Ainsi, les voitures électriques devraient à l'avenir permettre de mieux stabiliser le réseau électrique, de minimiser les goulets d'étranglement dans le réseau de distribution et à d'empêcher, de réduire ou d'échelonner les extensions coûteuses du réseau de distribution.

### 22.3634 Motion Chiesa – Suppression de l'impôt sur les huiles minérales

Conséquence directe de la guerre en Ukraine, le prix des carburants a grimpé en flèche. Depuis quelques jours, les particuliers et les entreprises tributaires d'un véhicule se voient confrontés à la dure réalité lorsqu'ils doivent faire le plein. J'enjoins au Conseil fédéral de supprimer le plus rapidement possible et aussi longtemps qu'il le faudra la part de l'impôt sur les huiles minérales qui n'est pas affectée directement à l'entretien du réseau routier.

**Position du TCS:**



Le TCS soutient la motion Chiesa. Les prix des carburants ont augmenté ces derniers mois pour diverses raisons (niveau du Rhin, guerre en Ukraine, prix du baril de pétrole, etc.), ce qui pèse sur les ménages et l'économie. Pour le TCS, il est important que la population, dont une grande partie dépend du transport individuel, soit soutenue en cas de hausse des prix due à des circonstances exceptionnelles. Pour le TCS, une telle mesure doit toutefois être limitée dans le temps et ne concerner que les recettes fiscales qui ne sont pas affectées au NAF ou à des tâches en rapport avec le trafic routier (c'est-à-dire les 40 % de l'impôt sur les huiles minérales qui sont attribués à la caisse générale de la Confédération).

Certes, les prix des carburants ont baissé ces derniers temps, mais la situation reste volatile. Le TCS salue donc la poursuite du groupe de travail interdépartemental de la Confédération afin de pouvoir réagir en conséquence en cas de détérioration de la situation. Une approche possible pourrait être l'adaptation lors de la perception de la TVA sur les carburants, comme le demande l'initiative parlementaire Grüter (19.405).

### 22.3635 Motion Chiesa – Prix de l'essence et du diesel. Allègements étatiques en faveur des classes moyennes et des PME

Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un projet d'acte normatif prévoyant que la Confédération renonce, pour une durée de deux ans, à la part de l'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants qui est versée dans la caisse générale de la Confédération.

**Position du TCS:**



Le TCS soutient la motion Chiesa. Les prix des carburants ont augmenté ces derniers mois pour diverses raisons (niveau du Rhin, guerre en Ukraine, prix du baril de pétrole, etc.), ce qui pèse sur les ménages et l'économie. Pour le TCS, il est important que la population, dont une grande partie dépend du transport individuel, soit soutenue en cas de hausse des prix due à des circonstances exceptionnelles. Pour le TCS, une telle mesure doit toutefois être limitée dans le temps et ne concerner que les recettes fiscales qui ne sont pas affectées au NAF ou à des tâches en rapport avec le trafic routier (c'est-à-dire les 40 % de l'impôt sur les huiles minérales qui sont attribués à la caisse générale de la Confédération).

Certes, les prix des carburants ont baissé ces derniers temps, mais la situation reste volatile. Le TCS salue donc la poursuite du groupe de travail interdépartemental de la Confédération afin de pouvoir réagir en conséquence en cas de détérioration de la situation. Une approche possible pourrait être l'adaptation lors de la perception de la TVA sur les carburants, comme le demande l'initiative parlementaire Grüter (19.405).



## CONSEIL NATIONAL ET CONSEIL DES ÉTATS

### 21.080 Loi fédérale sur la circulation routière. Révision

La modification de la loi sur la circulation routière est axée sur la réduction des gaz à effet de serre, l'amélioration de la sécurité routière et la possibilité d'une conduite automatisée. Le projet a été débattu au Conseil national lors de la session de printemps 2022, puis au Conseil des Etats en été. Dans le cadre de l'élimination des divergences, les Commissions des transports et des télécommunications (CTT) des deux chambres ont décidé de revenir sur les dispositions relatives aux chauffards (art. 90, al. 3 et art. 16c, al. 2, let. abis).

#### Position du TCS:



Le Conseil national et le Conseil des Etats avaient tous deux approuvé une adaptation des dispositions relatives aux chauffards selon le projet du Conseil fédéral : suppression de la peine minimale d'emprisonnement et réduction de la durée minimale du retrait de permis de 24 à 12 mois. Le TCS avait également soutenu cette proposition.

En revenant sur les dispositions relatives aux chauffards, la CTT-N souhaite trouver un compromis afin d'éviter un référendum contre l'ensemble de la révision de la loi. Le TCS accepte le compromis proposé par la CTT-N concernant l'art. 90, al. 3 et l'art. 16c, al. 2, let. abis. Celui-ci améliore la marge d'appréciation des juges sans pour autant compromettre d'autres modifications importantes de la législation, par exemple concernant la conduite automatisée.

Concernant les deux divergences restantes sur le stationnement sur le trottoir des deux-roues motorisés (art. 43, al. 2 bis) et sur l'interdiction des avertissements avant les contrôles routiers (art. 98a, al. 3), le TCS recommande, comme le Conseil des Etats et la CTT-N, de maintenir le droit en vigueur.

### 21.501 Contre-projet indirect à l'initiative pour les glaciers. Zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050

Contrairement à l'initiative Glacier et au contre-projet direct, le contre-projet indirect n'intervient pas au niveau de la Constitution, mais au niveau de la loi. La loi-cadre poursuit les mêmes objectifs que l'initiative populaire (zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050), mais elle est déjà concrétisée par des objectifs intermédiaires et des valeurs indicatives sectorielles. A l'exception des aides financières pour les entreprises (1,2 milliard) et les bâtiments (2 milliards), les mesures pour les différents secteurs, y compris la mobilité, continueront à être décidées dans le cadre des révisions de la loi sur le CO2.

#### Position du TCS:



Sur le fond, le TCS soutient l'orientation du contre-projet indirect à l'initiative sur les glaciers.

En revanche, le TCS regrette l'absence de tout soutien direct à la transition écologique dans le domaine des transports individuels. Le secteur des transports est confronté à des défis majeurs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi le TCS demande au Parlement de prévoir dans la loi sur le CO2 des soutiens substantiels pour le développement d'infrastructures de recharge adaptées. Ceci aussi bien au niveau privé (habitations) que dans les espaces publics ou les entreprises.



## CONSEIL NATIONAL

### 22.3202 Motion Giezendanner – Compenser la hausse des prix du carburant. Aider la classe moyenne et les PME

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre un projet d'acte à l'Assemblée fédérale prévoyant que la Confédération renonce, pour une durée limitée à deux ans, à la part d'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants qui revient à la Caisse fédérale.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Giezendanner. Les prix des carburants ont augmenté ces derniers mois pour diverses raisons (niveau du Rhin, guerre en Ukraine, prix du baril de pétrole, etc.), ce qui pèse sur les ménages et l'économie. Pour le TCS, il est important que la population, dont une grande partie dépend du transport individuel, soit soutenue en cas de hausse des prix due à des circonstances exceptionnelles. Pour le TCS, une telle mesure doit toutefois être limitée dans le temps et ne concerner que les recettes fiscales qui ne sont pas affectées au NAF ou à des tâches en rapport avec le trafic routier (c'est-à-dire les 40 % de l'impôt sur les huiles minérales qui sont attribués à la caisse générale de la Confédération).

Certes, les prix des carburants ont baissé ces derniers temps, mais la situation reste volatile. Le TCS salue donc la poursuite du groupe de travail interdépartemental de la Confédération afin de pouvoir réagir en conséquence en cas de détérioration de la situation. Une approche possible pourrait être l'adaptation lors de la perception de la TVA sur les carburants, comme le demande l'initiative parlementaire Grüter (19.405).

### 22.3115 Motion Page – Suppression des taxes sur les huiles minérales

Conséquence directe de la guerre en Ukraine : le prix du carburant prend l'ascenseur. Depuis quelques jours, individus comme entreprises, pour qui l'utilisation d'un véhicule est indispensable, voient le coût " d'un plein " devenir insupportable. Je demande par voie de motion au Conseil fédéral de supprimer, dès que possible et aussi longtemps que nécessaire, les taxes sur les huiles minérales qui ne sont pas directement liées à l'entretien du réseau routier.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Page. Il est favorable à un allègement de la charge fiscale pesant sur la population en raison du prix élevé des carburants, dans la mesure où la mesure est limitée dans le temps et concerne que les recettes fiscales non-affectées, c'est-à-dire les quelque 40% des recettes de l'impôt sur les huiles minérales qui sont versés dans la caisse générale de la Confédération. Le TCS part du principe que l'intervention se limite à ces ressources. En revanche, le TCS craint que la réalisation ne prenne beaucoup de temps : Le Conseil fédéral indique que seule une modification de la loi fédérale sur l'imposition des huiles minérales permettrait de définir les circonstances dans lesquelles il pourrait prononcer de tels allègements fiscaux.

Certes, les prix des carburants ont baissé ces derniers temps, mais la situation reste volatile. Le TCS salue donc la poursuite du groupe de travail interdépartemental de la Confédération afin de pouvoir réagir en conséquence en cas de détérioration de la situation. Une approche possible pourrait être l'adaptation lors de la perception de la TVA sur les carburants, comme le demande l'initiative parlementaire Grüter (19.405).



#### **20.4009 Motion Romano – Offre d'abonnement général des CFF pour étudiants. Garantir le respect de l'article 15 alinéa 3 de la loi sur le transport des voyageurs**

Le Conseil fédéral est chargé d'intervenir auprès des CFF afin que ceux-ci garantissent à tous les étudiants, jusqu'à 30 ans, qui poursuivent leurs études à plein temps dans une institution de formation postobligatoire, des conditions équivalentes concernant l'abonnement général (AG), conformément à l'art. 15, al. 3, de la loi sur le transport des voyageurs (LTV) : " Ils prévoient des conditions comparables pour les clients qui se trouvent dans des situations comparables. Ils ne restreignent pas de manière disproportionnée le choix entre diverses offres de prestations. "

**Position du TCS:**



Le TCS rejette la motion. Même si la Confédération prescrit les principes de structuration des tarifs dans le cadre de la loi sur le transport de voyageurs, les entreprises de transport doivent pouvoir continuer à fixer elles-mêmes les tarifs des prestations qu'elles proposent. De plus, l'Alliance Swisspass justifie la suppression de l'AG étudiant pour les 25-30 ans par le fait que cet abonnement traite inégalement une catégorie d'âge, puisqu'il ne concerne que les 25-30 ans inscrits dans une université ou une haute école spécialisée.

Enfin, le TCS fait remarquer que les coûts des trajets en train sont déjà majoritairement subventionnés par l'Etat.

#### **20.4088 Postulat Clivaz – Particules fines émises par l'abrasion des pneus et le freinage. Trouver des solutions pour lutter contre leurs conséquences sanitaires néfastes**

La pollution de l'air entraîne la mort prématurée de plus de 400 000 personnes chaque année en Europe selon le dernier rapport de l'agence européenne de l'environnement publié le 8 septembre dernier. Selon ce même rapport, la Suisse n'est pas épargnée avec plus de 4500 morts prématurées par année attribuées à la pollution de l'air. Les principaux polluants mis en cause sont : les particules fines (responsables de 3700 morts prématurées par année en Suisse), les oxydes d'azote (620) et l'ozone (240).

Le trafic routier est l'une des principales sources émettrices de particules fines 2,5, particulièrement en milieu urbain. Alors que l'intérêt s'est longtemps focalisé sur les gaz d'échappement comme source d'émission de particules fines, l'abrasion des pneus et des freins, ainsi que l'érosion des revêtements routiers, émettent une part considérable de particules fines. Selon le Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA), en France, elles sont responsables de l'émission de 15 000 tonnes annuelles de particules fines, soit 46,5 % du total des particules fines émises par le trafic routier dans ce pays.

En Suisse, les poussières fines sont actuellement prises en compte, tant au niveau des émissions que des concentrations dans l'air et de leurs effets, parmi la catégorie des poussières fines plus petites que 10 micromètres (PM10) pour les fragments de pneus et même plus petites que 2,5 micromètres (PM2,5) pour l'usure des freins. Des travaux, auxquels la Suisse participe, sont en cours au niveau international dans le cadre de la CEE-ONU pour envisager des solutions techniques appropriées pour limiter les émissions dues au freinage. D'autres travaux au niveau suisse concernent la caractérisation des poussières dues à l'usure des pneus.

Dans ce contexte, le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport spécifique qui permettrait de remettre à jour l'état des connaissances relatives :

- aux quantités émises par l'abrasion des pneus et des freins ;
- aux concentrations mesurées dans l'air ambiant ;
- aux effets sur la santé qui peuvent en résulter ;
- à la définition d'objectifs de réductions des émissions ;
- et aux mesures qui permettent d'atteindre ces objectifs.





Position du TCS:



Le TCS rejette le postulat. Il existe déjà plusieurs rapports en Suisse sur les émissions de particules fines provenant de différentes sources, y compris l'usure des pneus et des freins, qu'ils soient récents ou plus anciens.<sup>1)-2)</sup>, L'impact de la pollution de l'air sur la santé a également déjà été étudié.<sup>3)</sup> Il n'est actuellement pas nécessaire d'établir un autre rapport spécifique.

1)<https://www.bafu.admin.ch/content/dam/bafu/de/dokumente/abfall/fachinfo-daten/kunststoffe-6-reifenabrieb.pdf>

2)[https://www.empa.ch/documents/56101/246436/chem\\_char\\_pm10/d7e07ec3-0442-4749-b34f-3d26c9687038](https://www.empa.ch/documents/56101/246436/chem_char_pm10/d7e07ec3-0442-4749-b34f-3d26c9687038)

3)<https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/luft/fachinformationen/auswirkungen-der-luftverschmutzung/auswirkungen-der-luftverschmutzung-auf-die-gesundheit.html>

#### 20.4134 Motion Schlatter – Zones 30. Bureaucratie inutile pour les communes

Le Conseil fédéral est chargé de simplifier la mise en place de zones 30 en adaptant l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

Position du TCS:



Le TCS rejette la motion Schlatter, qui est obsolète au vu des dernières décisions prises. Lors de sa séance du 24.08.2022, le Conseil fédéral a décidé que les autorités peuvent désormais aménager des zones 30 sur les routes non orientées vers le trafic sans expertise. Les adaptations de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre entreront en vigueur le 1er janvier 2023.

#### 20.4136 Motion Groupe des VERT-E-S – Immatriculer à partir de 2025 uniquement des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers propulsés par des énergies non fossiles

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales nécessaires afin qu'aucune nouvelle voiture de tourisme ni aucun véhicule utilitaire léger propulsés par des énergies fossiles ne soit plus immatriculés en Suisse à partir de 2025 (émission zéro).

Position du TCS:



Le TCS rejette la motion. Elle est excessive et contre-productive. Le TCS est favorable à une approche technologiquement neutre, car les progrès en matière d'efficacité énergétique peuvent être réalisés indépendamment de la technologie de propulsion.

En outre, le TCS souligne qu'une interdiction à partir de 2025 des nouvelles immatriculations de véhicules propulsés par des combustibles fossiles n'est pas réalisable. La Suisse ne peut pas faire cavalier seul en refusant d'enregistrer des véhicules qui seront immatriculés à l'échelle européenne, voire mondiale.

#### 20.4210 Motion Buffat – Augmentation de la sécurité pour les cyclistes

Le Conseil fédéral est chargé de proposer une modification de la loi sur la circulation routière (LCR) afin de rendre le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes.

Position du TCS:



Le TCS rejette la motion. Pour des raisons de sécurité, le TCS recommande le port du casque pour tous les cyclistes, mais s'oppose à une obligation. Compte tenu du fait que le port du casque est largement volontaire, le TCS estime



qu'il n'est pas nécessaire de rendre le casque obligatoire pour tous les cyclistes. Il préfère encourager la responsabilité individuelle, principalement par le biais de campagnes de prévention.

#### **20.4220 Motion Reimann – Importations de véhicules neufs. Suppression des entraves commerciales, facteurs de renchérissement**

Le Conseil fédéral est chargé de modifier les dispositions légales régissant l'immatriculation des véhicules de manière à ce que les attestations établies par les importateurs nationaux, les autorités étrangères ou les constructeurs étrangers soient, elles aussi, assimilées aux certificats de conformité CE pour autant qu'elles comportent les mêmes informations.

**Position du TCS:**



Le TCS rejette la motion en raison de la sécurité routière. Pour l'immatriculation de voitures de tourisme, certains standards (réception par type) ou une attestation selon laquelle le véhicule importé est conforme à une version réceptionnée par type (Certificate of Conformity, CoC) sont indispensables. Si ni le vendeur à l'étranger, ni le concessionnaire/acheteur en Suisse - éventuellement avec l'aide d'un titulaire de la réception par type suisse - ne parviennent à attester la conformité aux prescriptions suisses, on ne peut pas simplement admettre des "...documents comparables, par exemple en provenance de Turquie...", dont le contenu ne contient que "...pour l'essentiel les mêmes informations qu'un CdC...".

#### **20.4221 Motion Reimann – Eviter que les véhicules d'occasion ne soient taxés deux fois, dans le cadre de la lutte contre la cherté des prix en Suisse**

Le Conseil fédéral est chargé de ramener de six à trois mois le délai prévu à l'art. 17, al. 2, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> et de supprimer la surveillance exercée à cet égard. Cette mesure permettra de mettre fin à la double taxation des véhicules d'occasion récents et d'harmoniser enfin sur ce point le droit suisse avec le droit européen. Elle sera sans influence sur l'objectif de protection de l'environnement puisque la taxe sur le CO<sub>2</sub>, également exigible dans l'UE depuis 2018, aura déjà été acquittée lors de la première immatriculation. La suppression de cette double taxation bénéficiera au consommateur suisse sans que les objectifs climatiques en pâtissent.

**Position du TCS:**



Le TCS rejette la motion parce qu'elle favoriserait, lors de l'importation de véhicules à fortes émissions de CO<sub>2</sub>, un contournement des sanctions et donc de l'objectif de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

Les importateurs ne paient une sanction pour le CO<sub>2</sub> que si leur parc de véhicules vendus ne respecte pas les objectifs de CO<sub>2</sub>. La disposition selon laquelle les véhicules sont également sanctionnés si leur première immatriculation à l'étranger a eu lieu moins de six mois avant leur dédouanement en Suisse vise à éviter que les prescriptions en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> ne soient contournées.

Une réduction du délai à trois mois aurait pour conséquence de réduire considérablement les efforts nécessaires pour contourner la sanction CO<sub>2</sub> : par exemple en ce qui concerne la conservation des véhicules à l'étranger, la taille et la rotation des stocks, la durée d'immobilisation du capital dans ces véhicules, le temps d'attente des clients intéressés en Suisse jusqu'à l'expiration du délai de dédouanement.



#### 20.4225 Postulat Schilliger – Le dilemme des pneus doit faire l'objet d'études interdisciplinaires

Le Conseil fédéral est chargé de présenter un rapport dans lequel il examinera les mesures et les moyens qui permettraient d'améliorer la qualité des pneus tout en maintenant un bon équilibre entre sécurité, réduction du bruit et écologie. Il convient de mener des travaux de recherche interdisciplinaires à ce sujet.

Position du TCS:



Le TCS soutient le postulat Schilliger qui veut encourager les innovations dans le domaine des pneus. Le TCS soutient toutes les mesures qui, au lieu d'interdire, contribuent à l'amélioration technique du matériel et à la réduction des dommages environnementaux à la source.

#### 20.4239 Postulat Ryser – Etudier la mise en place d'un "frein climatique" sur le modèle du frein à l'endettement

Le Conseil fédéral est chargé d'étudier, en vue d'en faire rapport aux Chambres, la faisabilité de création d'un frein climatique qui, conçu sur le modèle du frein à l'endettement, permette de ramener les émissions de CO<sub>2</sub> à zéro net d'ici à 2050, ainsi que les conséquences qu'une telle mesure aura pour les projets actuels et futurs.

Position du TCS:



Le TCS rejette le postulat Ryser. Le débat sur les objectifs de CO<sub>2</sub> pour 2050 doit avoir lieu lors du traitement de l'initiative sur les glaciers.

#### 20.4242 Motion Trede – Emporter son vélo dans le train, y compris sur les lignes ferroviaires de nuit

Le Conseil fédéral est chargé de veiller à ce que :

1. les vélos puissent être emportés sans réservation sur toutes les lignes ferroviaires en Suisse ;
2. le transport de vélos soit également possible dans les trains de nuit prévus et sur les lignes internationales.

Position du TCS:



Le TCS rejette la motion Trede. Le point 1 est formulé de manière trop absolue et conduit à des espaces vides pour les vélos, axés sur les pics de fréquentation.



### 20.4356 Motion Grüter – Permis de conduire et de circulation. Solution numérique

Le Conseil fédéral est chargé de trouver une solution numérique pour le permis de conduire et de circulation. Il examinera les bases légales qui permettraient une utilisation au niveau international. Cette solution numérique permettra de séparer les données relatives à la personne des données relatives au véhicule. Il faudra également examiner comment cette solution pourrait servir à d'autres prestations, par exemple la perception d'émoluments, l'intégration de la vignette autoroutière ou les prestations d'assurance. La présente motion reprend la teneur de la motion 18.3788, qui dans l'intervalle a malheureusement été classée.

Position du TCS:



Le TCS soutient la motion Grüter. Il semble indiqué que le Conseil fédéral mette en lumière les possibilités, les avantages mais aussi les risques des permis de conduire et de circulation numériques. Il s'agit bien entendu d'assurer la compatibilité et la conformité avec le droit international : De tels moyens devraient également faciliter le trafic international pour les conducteurs (un permis de conduire international deviendrait superflu) et pourraient simplifier l'importation et l'immatriculation des véhicules en cas de changement de domicile.

### 22.412 Initiative Parlementaire Kamerzin – Permettre des allègements fiscaux ponctuels de l'imposition sur les huiles minérales en cas de circonstances extraordinaires

Les dispositions actuelles de la Loi fédérale sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin) (art. 12 ss et annexe 1) doivent être modifiées pour permettre au Conseil fédéral de décider d'allègements fiscaux - et de leur ampleur - en cas de circonstances extraordinaires, de force majeure, telles qu'épidémies, guerres, etc.

Position du TCS:



Le TCS soutient l'initiative parlementaire Kamerzin. La modification législative proposée permettrait au Conseil fédéral de réagir plus rapidement en cas de crise et de soutenir ainsi la population de manière proportionnée.

En revanche, le TCS attire l'attention sur le fait que les éventuels allègements fiscaux doivent se limiter à la part non affectée de l'imposition sur les huiles minérales (c'est-à-dire aux 40 % de l'impôt sur les huiles minérales en faveur de la caisse générale de la Confédération). Une diminution des moyens affectés qui pourrait rapidement contribuer à détériorer la situation sur le front du trafic et remettre en cause le maintien de la substance de nos infrastructures.