

**Duper la situation climatique**  
Anselme Voirol (Verts)

## **Réponse du Gouvernement**

La situation décrite par le député est connue du Gouvernement et des autorités fédérales. A ce titre, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, par son Office de l'énergie, a pris différentes mesures pour mettre fin aux comportements posant problème. Le 18 décembre 2019, l'Office fédéral de l'énergie (ci-après OFEN) a écrit à tous les importateurs au sujet du respect des **prescriptions concernant les émissions de CO2 des véhicules et des activités constituant un abus de droit**. L'OFEN a effectivement constaté en 2019 davantage d'activités laissant présumer un abus de droit. Afin de renforcer le dispositif légal en vigueur, l'OFEN propose de noter le nombre de kilomètres en plus du contrôle du délai de 6 mois pour les nouveaux véhicules importés. L'OFEN prendra les dispositions légales nécessaires prochainement.

Pour l'essentiel, deux types de comportements abusifs ont été observés :

### **1. Immatriculation de voitures de tourisme (catégorie M1) en tant que véhicules utilitaires (catégorie N1)**

Des modèles de voitures de tourisme de grandes dimensions et aux émissions élevées sont modifiés à relativement peu de frais (retrait des ceintures de sécurité et des sièges sur la banquette arrière) et mis en circulation, pour la première fois, en tant que véhicules utilitaires légers, cela non pas pour être utilisés comme tels en Suisse, mais parce qu'il n'y a pas encore de valeur cible pour le CO2 en vigueur pour cette catégorie de véhicules. Après cette première immatriculation déterminante en vertu de la loi sur le CO2, le véhicule est transformé et immédiatement, ou après un court délai, ce même véhicule est immatriculé à nouveau comme voiture de tourisme. Comme il s'agit de la deuxième mise en circulation, il n'est, en principe, pas comptabilisé dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO2. Cette première immatriculation en tant que véhicule de la catégorie N1 n'a pas de fin en soi, puisque le véhicule n'est pas utilisé conformément à son immatriculation pour circuler en Suisse, mais n'est qu'un moyen d'éviter une sanction pour le véhicule en question.

### **2. Immatriculation de courte durée concernant des véhicules électriques**

Des véhicules électriques sont importés en Suisse et officiellement immatriculés. Ils ne sont toutefois pas, ou presque pas, utilisés en Suisse. Tout de suite après ou passé une courte période, les véhicules sont mis hors circulation et, dans certains cas, réexportés. Les véhicules ne sont donc pas importés et immatriculés pour une utilisation conforme aux fins prévues, c'est-à-dire pour circuler en Suisse, mais uniquement pour réduire la moyenne des émissions de CO2 d'un parc de véhicules relevant de la législation sur le CO2. Si cette manière de procéder était acceptée, les émissions de CO2 du parc de véhicules suisse ne diminueraient pas comme le souhaite le législateur, mais augmenteraient, car des véhicules à fortes émissions de CO2 pourraient être immatriculés sans sanction et, contrairement aux véhicules électriques, ces véhicules resteraient alors en Suisse. Cette approche va clairement à l'encontre du sens et de la finalité de la loi sur le CO2, à savoir réduire les émissions de CO2 du trafic routier suisse.

### **Procédure applicable dans le cas de véhicules immatriculés de manière abusive :**

L'OFEN a informé explicitement les importateurs que les actes d'abus de droit ne sont pas reconnus dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO2 des véhicules et

que des mesures appropriées seront prises si de telles activités sont constatées. S'agissant des cas susmentionnés, cela signifie concrètement ce qui suit:

- Pour le décompte annuel réalisé par l'OFEN dans le cadre des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, les véhicules sont pris en compte en fonction de leur utilisation conforme aux fins prévues, même s'ils sont mis en circulation pour la première fois dans une autre catégorie (N1/M1).
- Les véhicules électriques qui sont importés et immatriculés en Suisse pour une utilisation non conforme aux fins prévues, mais uniquement dans le but de réduire la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> d'un parc de véhicules, ne sont pas pris en compte dans le décompte annuel. Si une entreprise reprend les crédits de CO<sub>2</sub> d'un importateur, elle doit donc s'assurer que les crédits de CO<sub>2</sub> qui lui sont proposés proviennent de véhicules importés et immatriculés en Suisse pour une utilisation conforme aux fins prévues et non pas dans le seul but de négocier ces crédits.

Les services des automobiles cantonaux, bien que n'étant pas directement concernés par ces agissements, ont été informés des démarches de l'OFEN à l'égard des importateurs.

La problématique est donc connue de l'OFEN et reste sous son contrôle.

Le Gouvernement répond comme suit aux diverses questions :

1. Les importateurs de véhicules de notre canton du Jura pratiquent-ils de telles magouilles ? Si non, comment le Gouvernement peut-il affirmer sa position ?

Actuellement et selon la liste des membres figurant le site internet auto suisse aucun importateur automobile n'est établi sur le territoire du canton du Jura. Si cela devait être un jour le cas, la surveillance en incomberait à l'OFEN et pas au canton du Jura.

2. Comment les autorités cantonales surveillent-elles l'application de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, notamment le respect de la valeur limite d'émissions de 130 g/km de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme neuves ?

Les services automobiles cantonaux sont les organes de contrôle des véhicules avant la première immatriculation ainsi que l'organe d'immatriculation. Il ne leur incombe pas de veiller au bon respect de la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Cela n'entre pas dans leur domaine de compétence et ils n'auraient aucun moyen pour le faire. Selon les articles 39 et suivants de la loi citée ci-dessus, il incombe à la Confédération de veiller au respect de cette dernière. A noter que lors de chaque immatriculation, les données des véhicules sont envoyées électroniquement aux administrations fédérales concernées qui sont chargées du contrôle du CO<sub>2</sub> notamment.

3. Le QJ du jeudi 3 septembre dernier relayait une information de l'ATS qui indiquait que 16'260 voitures électriques avaient été vendues en Suisse. De ce qui précède, nous pouvons mettre un sérieux doute quant à la véracité de ce chiffre. Ce comportement d'importateurs de voitures met à mal nos statistiques. Dès lors, le Gouvernement envisage-t-il des contrôles afin d'avoir une vision juste de la situation ?

Le contrôle des importations de véhicules est de la compétence de la Confédération. Les Offices cantonaux des véhicules n'ont aucun regard sur cette question. Il y a lieu à ce sujet de se référer au courrier de l'OFEN adressé aux importateurs cité en préambule au sujet de la problématique indiquée. Du côté de l'Office des véhicules jurassien, aucun comportement suspect de prestataires n'a été remarqué lors des immatriculations de véhicules électriques.

4. L'économie libérale ne doit-elle pas être mieux encadrée ? Notre recueil de lois ne semble pas être suffisant pour nous protéger contre les magouilleurs et autres profiteurs des insuffisances de nos lois. Le Gouvernement a-t-il conscience de ce phénomène et envisage-t-il de lancer une étude de nos lois afin de les améliorer et de rendre plus difficile à ce genre de personnages leurs actions impudentes ?

La question relève plus de l'appréciation personnelle que de la procédure législative. Il convient toutefois de rappeler que comme dans tous les domaines, il peut arriver qu'un nombre restreint d'individus cherchent à contourner la loi. Ceci ne doit toutefois pas cacher les efforts faits par la majorité pour améliorer la situation climatique. Il faut également relever que les constructeurs automobiles ont, à l'heure actuelle, pris conscience du changement de paradigme. L'ensemble de la branche travaille à mettre sur le marché des véhicules de plus en plus propres et écoresponsables. Ces changements de mode de production, de mode de consommation prennent du temps mais les premiers effets sont déjà visibles sur nos routes avec de plus en plus de véhicules efficaces en circulation. Le Gouvernement se plaît également à relever le travail fourni par la branche automobile locale. En effet, les garagistes jurassiens sont un rouage indispensable à la mise en œuvre de ces nouveaux modes de motorisation. Par une action au quotidien auprès de leur clientèle, ils participent eux aussi au changement en faveur du climat.

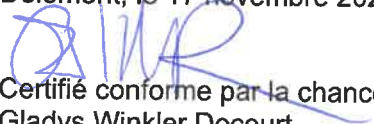
5. Devant de telles situations qui ne sont certainement que la pointe de l'iceberg des détours de lois, il est évident que les efforts pour réduire nos impacts sur l'environnement sont grandement réduits et cet état de fait met en danger la population jurassienne, sa santé et sa survie, que compte faire le Gouvernement ?

Le Gouvernement a confiance dans les autorités de surveillance fédérale. La législation existe et est appliquée. Les quelques importateurs qui tenteront de s'y soustraire seront pénalisés financièrement par l'OFEN, ce qui mettra fin à ces pratiques.

Référence Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> :

Admin.ch : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20091310/index.html>

Delémont, le 17 novembre 2020

  
Certifié conforme par la chancelière d'Etat  
Gladys Winkler Docourt