



**Touring Club Suisse**  
Chemin de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE  
www.tcs.ch

**Peter Goetschi**  
Président central  
Tél +41 58 827 34 07  
Fax +41 58 827 50 26  
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE

Département fédéral des finances DFF

3003 Berne

Vernier/Genève, le 12 juin 2015  
OFA / GME / PGO

## **Procédure de consultation**

### **Disposition constitutionnelle concernant un système incitatif en matière climatique et énergétique**

#### **Prise de position du TCS**

Madame, Monsieur,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

\*\*\*\*\*

#### **Introduction**

L'introduction d'une taxe incitative sur les carburants a déjà été rejetée à maintes reprises. Le 8 mars 2015, la population s'est exprimée à 92% contre l'initiative qui visait à introduire une taxe incitative sur l'énergie (y compris sur les carburants). Auparavant, lors de la dernière révision de la loi sur le CO<sup>2</sup>, le Parlement avait retiré une taxe sur les carburants de la liste d'instruments, préférant introduire par la suite deux instruments ciblant l'offre.

Lors de la consultation sur la Stratégie énergétique 2050 en 2014, le TCS a clairement rejeté les mesures incitatives, jugées inadaptées, ainsi que les objectifs à long terme, pour cause du manque de fiabilité des scénarios. Il a en revanche soutenu les mesures visant à accroître l'efficacité énergétique dans le secteur « trafic » pour autant que l'UE applique des normes comparables. Il s'est prononcé pour les mesures permettant de réduire les nuisances de la mobilité, tout en évitant de combattre la mobilité elle-même.

En outre, il est contre-productif de proposer l'introduction d'une lourde taxe incitative sur les carburants remettant en question le système de financement des infrastructures de transport, alors que le Parlement doit justement se prononcer sur le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomérations (FORTA). Le TCS rappelle que ce dernier vise à garantir le financement à long terme des infrastructures routières, principalement avec les recettes fiscales tirées des carburants. Le Conseil fédéral doit rester cohérent: Il ne peut pas soumettre une solution de financement à long terme au Parlement et en même temps envisager déjà d'introduire une taxe incitative incompatible avec celle-ci. Cette remarque est également valable pour le système de « mobility pricing » mentionné explicitement dans le rapport de la consultation.

\*\*\*\*\*

## **Remarques détaillées**

### **Taxe incitative sur les carburants (alinéa 1)**

Le rapport explicatif précise que le Conseil fédéral n'est pour le moment pas favorable à l'introduction d'une taxe sur les carburants. Toutefois, le nouvel article laisserait cette possibilité ouverte et cette mesure n'interviendrait que si elle est nécessaire. Le montant de la taxe se situerait entre 13 et 26 centimes par litre de carburant.

L'efficacité des taxes incitatives repose essentiellement sur une modification du comportement des consommateurs résultant de la hausse des prix qu'elles engendrent. Cependant, cet effet incitatif ne peut exister que si la demande est suffisamment élastique. Or, la demande de mobilité est rigide, car elle dépend fortement de facteurs sur lesquels le consommateur n'a que peu de prise.

D'autre part, une taxe incitative sur les carburants serait une source d'inégalités et d'injustices sociales, car elle taxerait plus lourdement les ménages utilisant des véhicules plus anciens (moins efficaces), et les habitants des régions périphériques qui dépendent davantage de leur véhicule privé.

Le TCS s'oppose fermement à l'introduction d'une taxe incitative sur les carburants et demande de supprimer cette mesure du projet.

### **Redistribution par le biais d'une déduction d'un autre prélèvement (alinéa 4)**

Premièrement, il convient de relever que les coûts administratifs liés au prélèvement de la taxe ainsi qu'à sa distribution doivent être déduits. Ils induisent une perte sèche pour la société.

Deuxièmement, quelle que soit la déduction proposée, elle entraînera de facto une baisse marginale de la pression sur les coûts des prestations liées à la déduction (p.ex. une baisse des primes d'assurance-maladie fait baisser la pression sur les coûts de la santé).

Troisièmement, il n'existe aucune redistribution neutre et sans distorsion. Les personnes disposant de peu de moyens et les familles seraient les premières frappées par une taxe incitative sur les carburants (véhicules plus anciens ou plus lourds, qui consomment davantage). De surcroît, il est plus compliqué pour ces personnes d'adapter leur comportement en matière de mobilité. En effet, celui-ci est non seulement dépendant du lieu de travail et du lieu de résidence, mais il est en plus affecté par une offre de logement plus limitée et par des besoins accrus en fonction par exemple du lieu de garde ou d'écolage des enfants. En revanche, ces personnes bénéficient d'allègements fiscaux et ne profiteraient dès lors que peu d'une redistribution par le biais de déductions.

Le TCS est d'avis que la redistribution proposée ne permettrait pas d'éliminer les conséquences socio-économiques négatives liées au prélèvement de la taxe incitative sur les carburants.

#### Mécanismes de compensations prévus (al. 5)

Le TCS relève que cet alinéa ne fait l'objet d'aucune question dans le questionnaire en annexe, alors qu'il touche à la sécurité du financement des infrastructures routières et ferroviaires.

Le projet d'article constitutionnel ne prévoit de compenser que la baisse des recettes de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) alimentant le fonds ferroviaire, mais pas les pertes fiscales pour les prélèvements affectés aux tâches routières fédérales. Selon le rapport explicatif de la consultation, la taxe climatique sur les carburants ne se cumulerait pas avec les impôts existants et les effets d'une baisse de recettes pourraient être compensés en ajustant la clé de répartition entre les recettes provenant des impôts affectés et celles tirées de la taxe incitative.

Toutefois, le TCS rappelle qu'une hausse de 13 à 26 centimes par litre pourrait inverser le phénomène du tourisme d'essence et créerait un manque à gagner important pour l'Etat. De ce fait, quelle que soit la clé de répartition, la taxe incitative est incompatible avec les prélèvements servant à financer durablement les prestations de l'Etat. Il en va de la sécurité de financement des infrastructures routières et ferroviaires.

Finalement, si le produit de la taxe incitative sur les carburants doit être utilisé pour compenser la baisse des recettes de la RPLP et des impôts affectés sur les carburants, il ne restera pratiquement plus rien à redistribuer à la population et aux entreprises. Dans cette situation, une telle taxe aurait des conséquences socio-économiques graves pour la population suisse. Parallèlement, elle réduirait la contribution des usagers étrangers au financement des infrastructures de transport, à cause de l'inversion du phénomène du tourisme d'essence.

\*\*\*\*\*

#### **Remarques conclusives**

Au vu de ce qui précède, le TCS s'oppose fermement au projet d'article constitutionnel présenté et le combattra avec vigueur si la taxe sur les carburants est maintenue parmi les instruments.

\*\*\*\*\*

Veillez trouver, ci-joint en annexe, les réponses au questionnaire.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

A large, handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Goetschi', is written over the text 'Touring Club Suisse'.

Peter Goetschi  
*Président central*

---

Questionnaire

**Avis de (société, organisation ou nom): Touring Club Suisse (TCS)**

---

**Partie I : Evaluation générale**

**Question 1** : Approuvez-vous le principe d'une transition d'un système de subventions à un système de taxes incitatives en matière climatique et énergétique ?

Oui

Non

Remarques:

Le TCS s'oppose fermement à un système fondé sur l'incitation dans le domaine de la mobilité et demande de se concentrer sur mesures visant à réduire les nuisances dues à la mobilité, sans toutefois combattre la mobilité elle-même. Une taxe incitative visant à modifier le comportement de la population n'est pas une solution, car la mobilité résulte principalement de facteurs sur lesquels l'individu n'a que peu de prise: Politique de l'aménagement du territoire et du logement, croissance démographique, horaires de travail. Il faut intervenir directement à l'origine, sur ces facteurs déterminants.

Pour être cohérente dans le domaine de la mobilité, une véritable « transition d'un système d'encouragement fondé sur les subventions vers un système incitatif fondé sur la fiscalité » impliquerait de mettre fin aux lourdes subventions transversales prélevées sur les usagers de la route et dépensées en faveur d'autres tâches.

**Partie II : Détail de l'article constitutionnel**

**Question 2** : Auxquelles des bases de taxation figurant dans le projet d'article constitutionnel êtes-vous favorables (plusieurs réponses possibles) ? [Art. 131a, al.1]:

Combustibles

Carburants

Energie électrique

Remarques:

Le TCS s'oppose fermement à l'introduction d'une taxe incitative sur les carburants. Cette mesure est incompatible avec les prélèvements fiscaux existants qui visent à assurer le financement des infrastructures de transports. Une telle taxe constituerait une menace pour la sécurité du financement de l'Etat.

**Question 3 :** Etes-vous favorables au principe d'un régime d'exception pour les entreprises qui seraient taxées de manière déraisonnable ? [Art. 131a, al.3]

Oui

Non

Remarques :

Le TCS se limite à traiter les questions étroitement liées à la mobilité.

**Question 4 :** Le projet d'article constitutionnel prévoit à terme une redistribution complète des produits des taxes incitatives à la population et à l'économie [Art. 131a, al. 4]. Préférez-vous :

Une redistribution complète?

Une ou des affectations partielles d'une faible partie des recettes des taxes incitatives ?

Dans ce cas quelle(s) affectation(s) partielle(s) préférez-vous ?

Affectation partielle de la taxe climatique pour l'achat de certificats de carbone étranger pour garantir le respect des engagements suisses dans le cadre du régime climatique international ?

Affectation partielle de la taxe climatique pour alimenter le fonds de technologie<sup>1</sup> après 2025 ?

Affectation partielle de la taxe sur l'énergie électrique pour encourager certaines technologies après 2030 ?

Affectation partielle pour le Fonds pour l'environnement mondial (financement de projets environnementaux dans les pays en voie de développement et en transition) comme contribution suisse dans le cadre du régime climatique international ?

Remarques:

Sur le principe TCS est favorable à la compensation à l'étranger, telle qu'elle a été pratiquée avec le Centime climatique.

**Question 5 :** Etes-vous favorables à la possibilité de redistribuer les produits des taxes incitatives à l'avenir via une déduction sur un impôt ou des cotisations aux assurances sociales proportionnelle à la somme payée ? [Art. 131a, al. 4]

Oui

Non

Remarques:

Une taxe incitative sur les carburants frapperait plus durement les consommateurs les plus démunis et les familles (les véhicules d'occasion et les véhicules familiaux consomment davantage). Quand bien même il resterait quelque chose à redistribuer après avoir compensé les pertes de recettes pour la RPLP et les taxes affectées, une déduction profiterait principalement aux personnes qui cotisent pour les assurances sociales et paient le plus d'impôts. Ce type d'intervention étatique créerait des inégalités en matière d'accès à la mobilité, notamment au détriment des familles et des plus démunis.

<sup>1</sup> [www.technologiefonds.ch](http://www.technologiefonds.ch)

**Question 6** : Dans l'optique d'une transition d'un système de subventions à un système de taxes incitatives, approuvez-vous la suppression des subventions, soit :

La fin du Programme Bâtiments [disp. transitoires, art. 197, ch. 6, al. 3] ?

Oui

Non

Remarques:

Le TCS se limite à traiter les questions étroitement liées à la mobilité.

La fin des demandes RPC [disp. transitoires, art. 197, ch. 6, al. 4] ?

Oui

Non

Remarques:

Le TCS se limite à traiter les questions étroitement liées à la mobilité.

### ***Partie III : Autre thème connexe***

**Question 7** : Pensez-vous qu'il soit judicieux de modifier l'art. 89 de la Constitution sur la politique énergétique parallèlement au présent projet pour étendre de façon modérée les compétences de la Confédération dans le domaine de l'énergie? [voir ch. 2.3, par. « L'art. 89 Cst. : Politique énergétique »].

Oui

Non

Remarques:

Le TCS se limite à traiter les questions étroitement liées à la mobilité.