

## Ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme

Madame,

En date du 8 août 2011, vous nous avez transmis un dossier relatif à l'objet mentionné en titre pour audition. Nous avons étudié avec beaucoup d'intérêt les propositions soumises et vous remercions de nous accorder la possibilité d'exprimer l'avis de notre Conseil quant à cette nouvelle d'ordonnance.

### 1. Remarques générales

Le Conseil d'Etat approuve dans le principe cette nouvelle ordonnance.

Il soutient le Conseil fédéral, dans sa politique énergétique et climatique, décidé à diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme lors de leur première immatriculation en fixant une valeur cible moyenne à 130 g/km de CO<sub>2</sub> dès 2015.

Cette mesure contribuera également à une amélioration de la qualité de l'air, par une réduction des émissions polluantes liées au trafic automobile (NO<sub>x</sub> et PM10).

Il souhaite que les produits des sanctions soient affectés, non à toute la population, mais aux développements de technologies durables ainsi qu'aux transports publics.

Il espère que les importateurs et constructeurs reporteront d'une manière différenciée ces amendes et sanctions, sur le prix de vente des voitures neuves, avec une forte hausse pour les véhicules émettant beaucoup de CO<sub>2</sub> et une augmentation plus mesurée pour le parc véhicule proche de la valeur cible de 130g CO<sub>2</sub>/km, représentant une large part des voitures pouvant être encore qualifiées de peu polluantes.

Il convient de bien gérer la problématique de la classification entre voiture de tourisme et voiture de livraison, car certains voudront certainement contourner la taxe en les classant en voiture de livraison (N1) (4X4). Ensuite ils changeront la classification en voiture de tourisme (M1), postérieurement à la première mise en circulation.

### 2. Remarques spécifiques

Il vous communique les remarques détaillées suivantes:

- Pour entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2012, cette ordonnance s'appuie sur les futurs articles 11d à 11i de loi sur le CO<sub>2</sub>, dont il serait souhaitable de connaître rapidement le contenu.
- Une valeur cible est définie à l'horizon 2015. Avec une mise en application le 1<sup>er</sup> juillet 2012, des valeurs cibles intermédiaires d'émissions moyennes de CO<sub>2</sub>/km doivent être déterminées entre 2012 et 2015.
- Selon l'article 2, il convient que seules les voitures de tourisme doivent apporter la preuve de la consommation de CO<sub>2</sub> selon l'art. 97 al. 4 de l'OTEV. L'articulation entre ces 2 articles de 2 ordonnances ne nous paraît pas claire.
- L'article 3 fixe le délai maximum d'immatriculation des voitures de tourisme à l'étranger avant la déclaration en douane. Dans le but d'éviter des abus, nous sommes favorables à l'introduction d'un délai d'une année. Par contre, nous ne pouvons pas juger de l'importance de la compatibilité avec le droit européen.

- Nous craignons que les grands importateurs soient privilégiés vis-à-vis des petits importateurs, non seulement au niveau de la taxe mais aussi au niveau de la durée de la procédure d'immatriculation et du travail de regroupement entre importateurs.
- Nous approuvons les propositions de l'OFEN formulées dans l'article 10 qui concerne la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> déterminantes lors de l'utilisation totale ou partielle de gaz naturel ainsi que du pourcentage du carburant biogène à prendre en compte dans le mélange de carburant.
- L'article 11 favorise les technologies innovantes et nous appuyons cette approche.
- La section 4 (arts. 15 à 24) informe sur les procédures. Nous n'avons pas de remarques, sauf que nous demandons un maximum de simplification dans ces procédures autant pour les importateurs, les constructeurs que les administrations.
- L'article 26 propose une répartition des produits restants à la population. Nous sommes plutôt favorables à la création d'un fonds de soutien à la mobilité durable, aux transports publics et à l'encouragement de technologies innovantes. Ils pourraient de cette manière être reversés aux cantons.
- Concernant l'influence des importations parallèles, on peut penser que les voitures de luxe seront pour la plupart taxées. Mais les voitures à faibles émissions présenteront un avantage économique nettement moins important pour qu'une importation parallèle soit intéressante, en relation avec les coûts et l'effort administratif induit par la procédure d'importation.
- L'application de cette ordonnance va engendrer une nouvelle charge de travail pour notre service des automobiles sous la forme de formation du personnel, du contrôle des documents et du report des délais d'immatriculation en cas de documents incomplets.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce document, nous vous prions de croire, Madame, à l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 26 septembre 2011

Au nom du Conseil d'Etat:

*La présidente,*  
G. ORY

*La chancelière,*  
S. DESPLAND