



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'AUTOMNE 2019

Contacts

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

Laura Salamin
Adjoint Responsable Politique
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Contenu

CONSEIL NATIONAL..... 3

- 17.405 Initiative parlementaire Burkart. Reconduire les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants 3
- 17.059 Objet du Conseil fédéral. Loi sur la protection des données. Révision totale et modification d'autres lois fédérales..... 3

CONSEIL DES ETATS 5

- 19.3741 Motion Müller Damian. Financement équitable de l'infrastructure de transports grâce à la tarification de la mobilité 5
- 17.4040 Motion Groupe Vert'libéral. Zones vertes pour les véhicules électriques 5
- 19.3708 Motion Schmid Martin. Vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h. Adaptation des bases légales 6
- 18.3701 Motion Candinas. Vignette numérique optionnelle 6
- 17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020..... 7



CONSEIL NATIONAL

17.405 Initiative parlementaire Burkart. Reconduire les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants

Cette initiative parlementaire demande que les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants en vertu des articles 12a à 12e de la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin) soient prolongés jusqu'à fin 2030.

Position du TCS – Soutien

Le TCS soutient la prolongation des allègements fiscaux pour les carburants renouvelables. Il est important que la promotion fiscale des carburants ménageant l'environnement soit prolongée dès fin 2020 et qu'une solution soit trouvée si la révision totale de la loi sur le CO₂ n'entre pas en vigueur avant l'expiration du délai relatif aux allègements fiscaux. Comme le mentionne le Conseil fédéral, la politique des allègements fiscaux sur les carburants renouvelables (gaz naturel, gaz liquide, biogaz ou biodiesel) conjuguée à l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, a eu des effets positifs puisqu'elles ont permis une augmentation des ventes de carburants renouvelables et donc, une réduction des émissions de CO₂.

17.059 Objet du Conseil fédéral. Loi sur la protection des données. Révision totale et modification d'autres lois fédérales

Afin de permettre à la Suisse d'harmoniser sa législation en matière de protection des données avec la directive européenne 2016/680 liée à Schengen, le Parlement a décidé, en 2018, de scinder le projet et d'adopter en priorité les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de cette directive. Ces nouvelles dispositions sont entrées en vigueur le 1er mars 2019.

Suite à cette mise à niveau avec l'UE, la CIP-CN a procédé au traitement article par article de la révision totale de la LPD et a pris les décisions suivantes :

- Mode de nomination du préposé à la protection des données et à la transparence : une élection directe par le Parlement.
- Droit à la portabilité des données : une personne pourra récupérer, dans un format standard, les données traitées à son sujet par un prestataire (par exemple un fournisseur de services en ligne), afin de transmettre ces données à un nouveau prestataire vers lequel elle souhaite se tourner. La personne concernée pourra obtenir, à certaines conditions et sous un format électronique, la remise ou le transfert gratuits de certaines données personnelles qu'elle a communiquées au responsable du traitement.
- Données sensibles : des modifications ont été apportées à la définition des données sensibles. Les données sur les mesures d'aide sociale ont été retirées de la liste.
- Entreprises étrangères : les entreprises étrangères qui fournissent des prestations en Suisse seront tenues de respecter le droit suisse de la protection des données. Ces entreprises devront en outre désigner un représentant en Suisse.



- Données des personnes décédées : il n'y a pas de réglementation particulière prévue concernant la gestion des données de personnes décédées. Il existe en effet déjà des possibilités permettant de résoudre les problèmes qui se posent dans ce contexte.
- Sanctions pénales : le système de sanctions proposé par le Conseil fédéral a été approuvé par la CIP-CN. Ce système prévoit uniquement des sanctions pénales, à l'exclusion de sanctions administratives, principalement pour des raisons de simplicité dans l'application du droit. Cela signifie qu'en cas d'infraction à la loi sur la protection des données, seules les personnes physiques, en particulier les personnes exerçant une fonction dirigeante au sein de l'entreprise, pourront être sanctionnées. Les personnes morales ne pourront l'être que dans des cas de figure bien déterminés et relativement restreints. Le montant maximal des amendes proposé par le Conseil fédéral a été approuvé ; le montant de 250'000 francs a été jugé proportionné et suffisamment dissuasif.
- Les entreprises auront deux ans pour s'adapter : la nouvelle loi n'entrerait en vigueur qu'à l'échéance d'un délai de deux ans à compter de la fin du délai référendaire ou de la date d'une éventuelle votation populaire, afin de donner aux entreprises le temps de procéder aux adaptations nécessaires.

Position du TCS

Le TCS soutient les grands axes du projet de révision totale de la loi sur la protection des données, à savoir l'augmentation de la transparence, le renforcement des droits de contrôle des personnes concernées sur leurs données, la responsabilité accrue des responsables du traitement, le maintien du caractère technologiquement neutre de la loi, la favorisation de l'autorégulation et la possibilité pour les milieux intéressés d'édicter des bonnes pratiques.

Pour le TCS, il est fondamental que les citoyens et consommateurs soient informés de manière claire, simple et transparente sur le traitement de leurs données personnelles par des tiers, de manière à ce qu'ils puissent donner ou refuser leur consentement en toute connaissance de cause.

L'introduction de la portabilité (art. 25a), avec une portée au moins similaire à celle du droit européen comme le propose la majorité de la commission, est fondamental et à saluer : il s'agit d'un droit qui contribue de manière essentielle à garantir la maîtrise de leurs données par les consommateurs. La maîtrise des données implique aussi la possibilité de pouvoir les transférer facilement d'un prestataire à un autre. Depuis des années, le TCS exige que les détenteurs de véhicules puissent choisir librement les prestataires auxquels ils souhaitent recourir pour les travaux d'entretien et de réparation, ainsi qu'en cas de panne. Avec le développement de la connectivité des véhicules, le libre choix du consommateur concerne et concernera une palette toujours plus large de prestations et services proposés avec ou intégrés dans les véhicules (maintenance à distance, navigation, assurances, etc.). Ce libre choix revêt à la fois des aspects de libre concurrence et de protection des données.



CONSEIL DES ETATS

19.3741 Motion Müller Damian. Financement équitable de l'infrastructure de transports grâce à la tarification de la mobilité

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet de tarification de la mobilité pour tous les modes de transport qui n'acquittent pas l'impôt sur les huiles minérales ou d'autres taxes (véhicules électriques, à hydrogène, au GNL, etc.). Plusieurs objectifs pourront ainsi être atteints simultanément : garantie du financement de la circulation routière, réduction des émissions et participation équitable aux coûts.

Position du TCS – Rejet

Le TCS s'oppose clairement à cette motion, qui ne touche que les modes de propulsion alternatifs et entrave ainsi leur avènement sur le marché. Plutôt que de songer à taxer les modes de propulsion alternatifs en général et la mobilité électrique en particulier, le TCS est d'avis que l'heure est à la promotion des véhicules les plus efficaces d'un point de vue environnemental. Il soutient certes la quête de nouvelles solutions pour assurer à long terme le financement des transports, mais précise que la Confédération élabore aujourd'hui déjà un projet de tarification de la mobilité qui, par définition, s'applique à l'ensemble des modes de transports. De nombreuses questions en suspens doivent encore être éclaircies avant l'implémentation d'un projet d'une telle envergure. Le TCS privilégie par conséquent, à court et moyen terme, le forfait d'ores et déjà prévu dans le cadre du fonds FORTA pour les véhicules électriques et autres modes de propulsion alternatifs, afin d'instaurer à terme une participation minimale de ces véhicules au financement de l'infrastructure.

17.4040 Motion Groupe Vert'libéral. Zones vertes pour les véhicules électriques

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales nécessaires pour introduire des zones de stationnement spéciales pour les véhicules électriques. Ces places devraient être clairement indiquées par un marquage spécial (par ex. en vert) et par une signalisation adéquate.

Position du TCS – Rejet

Le TCS rejette cette motion. Il relève qu'une promotion efficace de l'électromobilité passe par le développement d'une infrastructure de recharge adéquate, et propose ainsi de lier la réservation de places en faveur des véhicules électriques à l'existence de telles bornes de recharge.



19.3708 Motion Schmid Martin. Vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h. Adaptation des bases légales

Le Conseil fédéral est chargé d'adapter la législation sur la circulation routière, de sorte que les jeunes à partir de 12 ans puissent utiliser des vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h sans disposer d'un permis de conduire.

Position du TCS – Soutien

Le TCS soutient la motion Schmid. Après avoir analysé les pratiques de quelques pays européens, on constate qu'il n'y a pas de règle européenne commune. La présente motion s'inspire de la réglementation en vigueur en Autriche.

Un vélo électrique roulant à 25 km/h n'est ni plus rapide ni plus difficile à manier qu'un vélo sans assistance électrique. Afin d'éviter de possibles problèmes de couverture d'assurance pour les enfants de 12 à 14 ans et pour favoriser un usage accru du vélo chez les jeunes, le TCS est favorable à un abaissement de l'âge limite à 12 ans. Une telle mesure ne devrait pas avoir d'impact négatif en termes de sécurité de l'avis de ses experts. La statistique du bpa montre en outre que les victimes d'accidents avec des vélos électriques sont surtout des adultes âgés de 45 ans et plus.

18.3701 Motion Candinas. Vignette numérique optionnelle

Le Conseil fédéral est chargé de créer les bases légales pour que les conducteurs empruntant les autoroutes puissent choisir librement entre la vignette autocollante traditionnelle et une vignette numérique lorsqu'ils paient la redevance autoroutière.

Position du TCS – Soutien

Le 14 août 2019, le Conseil fédéral a présenté son message relatif à une vignette électronique facultative, qui précise les contours du système envisagé. Le projet présenté donne des réponses aux nombreux points laissés en suspens lors de la procédure de consultation (technologie, disposition relatives à la protection des données, acteurs et coûts...). Le TCS peut ainsi soutenir la proposition telle que présentée par le Conseil fédéral, puisque ce projet présente un bilan équilibré et s'avère peu intrusif sur le plan de la sphère privée (facultatif, contrôles ponctuels et aléatoires). Il rejette cependant fermement l'option de généralisation et d'automatisation des contrôles prévue par le Conseil fédéral en cas de hausse des infractions.



17.071 Objet du Conseil fédéral. Révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020

L'actuelle loi sur le CO₂ régleme, en vertu du Protocole de Kyoto, l'engagement de la Suisse en vue de réduire les émissions de CO₂ jusqu'en 2020. La révision totale de la loi sur le CO₂, qui transpose les objectifs de l'Accord de Paris, a pour but de fixer les mesures de la Suisse pour réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport à 1990. Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à la révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020, définissant ainsi les modalités de réduction des émissions de gaz à effet de serre dès 2021. Le secteur des transports est fortement mis à contribution dans la réalisation des objectifs fixés, notamment par le renforcement des prescriptions concernant les émissions des nouveaux véhicules, la compensation obligatoire pour les importateurs de carburants, ou par la mise à la consommation de carburants renouvelables.

Position du TCS

Le TCS est conscient des défis environnementaux liés au réchauffement climatique et soutient, par conséquent, l'objectif fixé par la Suisse et l'Union européenne, c'est-à-dire de réduire les émissions de moitié d'ici 2030 par rapport à 1990. Le secteur des transports doit, lui aussi, participer à la réalisation de cet objectif. Pour le TCS, une majoration sur le prix des carburants pour compenser les émissions est une proposition envisageable. Cependant, il est important que les mesures soient financièrement supportables pour les consommateurs. Pour cette raison, le TCS demande que les consommateurs soient informés de manière transparente et exhaustive, et que les conséquences des mesures sur le financement des transports soient clairement exposées. Dans tous les cas, le TCS rejette l'introduction d'une taxe d'incitation sur les carburants.

Compensation applicable aux carburants fossiles : Majoration maximale

Dans le but de limiter les effets imprévisibles sur les prix des carburants, la loi actuelle prévoit déjà un supplément maximal (art. 26 al. 3). Le TCS demande que cette importante mesure de protection soit maintenue. La limitation du supplément de prix n'est pas une régulation excessive et superflue, mais constitue une protection importante des consommateurs, des finances fédérales et de l'économie.

Fixation d'une part maximale pour la compensation en Suisse (Art. 27, al. 2b)

S'agissant de l'objectif de compensation en Suisse, celui-ci ne peut être formulé sur la base d'un minima, la marge de manœuvre pour la compensation des émissions de CO₂ issues des carburants s'élevant 90% ! Il faut donc absolument une formulation maximale de l'objectif à atteindre en Suisse. Il convient en outre de veiller à la cohérence de ce taux maximal à compenser en Suisse avec la majoration maximale consentie sur les carburants.

Mesures d'allègements pour les véhicules (Phasing-in et supercredits) (Art. 11, al. 2 et 4)

Le TCS soutient le renforcement des mesures de réduction des émissions du trafic individuel, en accord avec les règles de l'UE.

Il demande le maintien des allègements admis jusqu'ici (phasing-in et supercredits) durant la phase d'introduction des règles renforcées, tel que proposé par le Conseil fédéral dans l'ordonnance de la loi sur l'énergie.



Compte tenu de la situation nouvelle sur le marché des véhicules, de la baisse des ventes de diesel, et vu les actuelles émissions moyennes de CO₂ des nouveaux véhicules immatriculés, le phasing-in (prise en compte progressive des véhicules gros émetteurs de CO₂ dans le calcul) et les supercrédits (facteur pour une prise en compte accrue des véhicules aux émissions les plus faibles) s'imposent pour amortir le choc de la transition vers les 95g/km.