

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 075-2019
 Type d'intervention: Motion
 Motion ayant valeur de directive: ☐
 N° d'affaire: 2019.RRGR.93

 Déposée le: 11.03.2019

 Motion de groupe: Non
 Motion de commission: Non
 Déposée par: de Meuron (Thun, Les Verts) (porte-parole)
 Egger (Frutigen, pvl)
 Stampfli (Bern, PS)
 Vanoni (Zollikofen, Les Verts)
 Frutiger (Oberhofen, PBD)
 Schnegg (Lyss, PEV)

 Cosignataires: 0

 Urgence demandée: Oui
 Urgence accordée: Oui 06.06.2019

 N° d'ACE: 702/2019 du 26 juin 2019
 Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
 Classification: –
 Proposition du Conseil-exécutif: **Adoption**



Initiative cantonale: contribution à la réalisation des objectifs climatiques – éliminer les mauvaises incitations au choix du mode de transport et taxer les billets d'avion

Sur la base de l'article 160, alinéa 1 de Constitution fédérale, le canton de Berne présente l'initiative cantonale suivante :

Modification de la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (Loi sur le CO₂).

Paragraphe 3a : Taxe sur les billets d'avion

Art. 30a Principe

¹ La Confédération prélève à compter du 1^{er} janvier 2022 une taxe sur les billets d'avion dans le trafic de lignes au départ de tous les aéroports nationaux si la part des carburants fossiles utilisés dans le trafic aérien dépasse 20 pour cent de la quantité totale de carburants fossiles écoulee en Suisse en 2020.

^{1bis} Un tiers du produit de la taxe est affecté, dans le cadre des compétences de la Confédération, aux contributions aux mesures visant à prévenir et à maîtriser les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

² Deux tiers du produit de la taxe sont redistribués à la population conformément à l'article 41 alinéa 2.

Art. 30b Calcul de la taxe sur le trafic aérien

¹ La taxe est calculée en fonction de la distance parcourue et du nombre de passagers transportés.

² Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur les billets d'avion selon le cadre suivant :

- a. entre 12 et 30 francs pour les vols vers un Etat membre du Conseil de l'Europe ;
- b. entre 30 et 48 francs pour les vols vers un autre Etat.

³ A cet égard, il tient compte des réglementations internationales comparables.

Art. 30c Personnes assujetties à la taxe et exemption de la taxe sur le trafic aérien

¹ Sont soumis à contribution les exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols dans le trafic de lignes au départ d'un aéroport national.

² Le Conseil fédéral règle les exceptions. Il prend en compte notamment des exceptions pour le transport de jeunes enfants ainsi que pour les vols destinés à accomplir des missions régaliennes, à prodiguer des soins médicaux ou à remplir un but militaire.

Développement :

Le trafic aérien a un impact déterminant sur le climat. Il contribue au dérèglement climatique à hauteur de 5 pour cent à l'échelle mondiale, et de 18 pour cent en Suisse. D'après les pronostics, cela va encore augmenter. Le prix joue sans doute un rôle crucial lors du choix du mode de transport, précisément en ce qui concerne les voyages intra-européens. Lorsqu'un voyage à destination d'une ville européenne coûte plus cher en train qu'en avion, quelque chose ne tourne pas rond. Les expertes et experts de la mobilité et les économistes ne sont pas les seuls à critiquer les prix très bas qui sont pratiqués et à demander qu'ils reflètent au moins les coûts écologiques ; ce changement d'opinion s'observe aussi au sein de la population. Le monde politique doit intervenir. Si aucune mesure concrète n'est prise, le transport aérien en 2030 deviendra la principale source d'émissions de CO₂ en Suisse.

En dépit de cette situation, le transport aérien international jouit toujours de privilèges injustifiés. Les vols à destination de l'étranger sont exemptés de l'impôt sur les huiles minérales, de la taxe sur la valeur ajoutée et de la taxe CO₂.

Si la Suisse veut atteindre les objectifs fixés dans l'Accord de Paris, il faut réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre dans tous les domaines. Etant donné les circonstances, le transport aérien ne doit pas faire exception.

Motivation de l'urgence : Cette question doit être traitée à temps pour permettre au Parlement fédéral et à ses commissions d'examiner cette loi.

Réponse du Conseil-exécutif

Dans le cadre de la procédure de consultation relative à la révision totale de la loi sur le CO₂ (ACE 1354/2016), le Conseil-exécutif s'était déjà résolument prononcé en faveur d'une taxe CO₂ sur les carburants. Celle-ci doit impérativement inclure les carburants pour le trafic aérien.

Concrètement, voici ce que le Conseil-exécutif a précisé lors de la procédure de consultation :

« Les mesures les plus efficaces ne doivent pas se limiter aux secteurs qui sont déjà sur la bonne voie (bâtiments et industrie). En raison de l'exclusion de carburants prévue actuellement, le potentiel de réduction le plus important et le plus rapide à mettre en œuvre dans le secteur des transports risque d'être largement ignoré, rendant la Suisse inutilement dépendante de mesures de réduction réalisées à l'étranger si elle entend atteindre les objectifs fixés dans l'Accord de Paris sur le climat. Le Conseil-exécutif est clairement d'avis que la Suisse doit elle aussi y apporter sa contribution et prendre elle-même des mesures efficaces. » [trad.]

Le Conseil-exécutif reste donc sur sa position et approuve la demande formulée dans la motion. Ce d'autant plus que les prix bas actuels des vols, que les transports publics ne peuvent pas concurrencer, sont plus que jamais remis en question à l'heure actuelle.

Le Conseil-exécutif relève cependant que l'initiative cantonale proposée intervient trop tard même si on la traitait en urgence. En effet, le Conseil des Etats, en sa qualité de second conseil, traitera la nouvelle loi sur le CO₂ à la session d'automne. Toutefois, le Conseil-exécutif est disposé à adopter la motion.

Destinataire

- Grand Conseil