

Envoi sous forme électronique à:

Raphael.bucher@bafu.admin.ch

Lieu, date

Prise de position au sujet de la révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'analyser les propositions de mise en œuvre de l'administration en réponse à la reconduction de la loi sur le CO₂.

Nous constatons, une fois de plus, que la compétence législative pour une meilleure protection du climat n'est pas exploitée et que les omissions du Conseil fédéral de ces dernières années n'ont pas été corrigées. Ceci concerne en particulier les dispositions relatives aux voitures neuves, l'obligation de compensation des importateurs de carburant et l'augmentation de la taxe sur le CO₂.

Pour que l'ordonnance sur le CO₂ soit efficace, il est essentiel d'apporter les modifications suivantes à la présente révision partielle:

- Les plus grandes lacunes diluant l'**objectif défini pour les voitures neuves** ne sont pas comblées avec la révision prévue. Il s'agit, en l'occurrence, de la **phase d'introduction (phasing-in)** et de la **pondération multiple (super credits)** à l'art. 27. En raison de ces lacunes, les 5 à 15% de véhicules émettant la plus grande quantité de CO₂ ne seront pas pris en compte ces prochaines années. De plus, les véhicules affichant les meilleures valeurs pourront être comptés plusieurs fois. Ces deux mécanismes facilitent énormément la réalisation des valeurs cibles. **S'ils ne sont pas corrigés, l'effet visé par l'objectif défini pour les voitures neuves sera de facto manqué.**
- Le Parlement comme la population veulent que les émissions de CO₂ diminuent encore. Le but était, pour 2021, un objectif de réduction en Suisse de 21,5% par rapport à 1990. Il ne suffit donc pas de prévoir une éventuelle adaptation de la **taxe CO₂ sur les combustibles** à partir du 1^{er} janvier 2022 seulement. Pour que cette mesure puisse déployer tout son effet, il est **nécessaire de l'introduire au 1^{er} janvier 2021.**
- Le Conseil fédéral prévoit d'augmenter de 10% à 12% l'**obligation de compensation des importateurs de carburant**. Nous saluons cette décision, mais jugeons qu'elle ne va pas suffisamment loin en raison de l'importante lacune au niveau des objectifs. La loi actuelle permet au gouvernement de relever le taux de compensation jusqu'à 40% au maximum. En considérant les futures réglementations, il sera judicieux de **l'augmenter au moins à 15% en Suisse à partir de 2021.**

Nous critiquons par ailleurs le fait que la coupure entre la période du protocole de Kyoto jusqu'en 2020 et celle de l'accord de Paris sur le climat à partir de 2021 n'ait pas fait l'objet de réflexions approfondies et que la période d'engagement découlant de l'accord de Paris pour la période de 2021 à 2025 soit affaiblie par des réductions d'émissions dépassées et généralement hypothétiques datant de la deuxième et même de la première période du protocole de Kyoto. Nous vous prions de corriger également ce point.

Vous trouverez ci-après les explications relatives aux propositions de modifications du texte de l'ordonnance.

Vous remerciant de bien vouloir prendre nos arguments en considération, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos sincères salutations,

Prénom, nom

Position

Réponse de l'Alliance-Environnement à la procédure de consultation relative à la

Révision partielle de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂)

Projet mis en consultation le 4.5.2020

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/communiques.msg-id-78837.html>

À remettre jusqu'au 25.8.2020 à raphael.bucher@bafu.admin.ch

Préambule

L'ordonnance actuelle sur le CO₂ destinée à mettre en œuvre la loi sur le CO₂, en vigueur depuis le 1.1.2013, présente clairement des lacunes. À ce jour, le Conseil fédéral n'a pas exploité toutes ses compétences en la matière. Même après l'aboutissement de l'accord de Paris sur le climat, l'ordonnance n'a pas été corrigée comme prévu. Aussi, les durcissements de la loi à la suite de l'adoption de la Stratégie énergétique 2050 par le peuple n'ont pas été réalisés dans la mesure suffisante.

La crise et l'urgence climatiques dues à l'immobilisme mondial en la matière ne tolèrent pas que les gouvernements n'utilisent pas pleinement leur marge de manœuvre législative. Si l'on veut réaliser les objectifs climatiques découlant de l'accord de Paris, que le Parlement a déjà confirmés, il serait approprié d'édicter des réglementations tournées vers l'avenir. Cette réponse à la consultation se limite toutefois strictement à la loi sur le CO₂ en vigueur et aux modifications décidées dans le cadre de l'initiative parlementaire 17.405 Burkart.

Le projet tient-il compte de la situation exceptionnelle due aux mesures prises en réponse à la crise du coronavirus et à leurs conséquences?

Le projet mis en consultation a été élaboré avant la définition des mesures de lutte contre le coronavirus. Un effondrement de la demande et/ou de la production provoqué par les mesures de lutte contre la pandémie ne doit pas conduire à un affaiblissement des conditions cadres dans lesquelles s'inscrit la protection du climat. En effet, une protection du climat efficace exige des modifications profondes des infrastructures et des conditions cadres, qui doivent être mises en œuvre sans délai. Les réductions temporaires des émissions ne remplacent pas la modification des règles en vigueur. Nous demandons à l'administration de déterminer quels effets particuliers de la crise du coronavirus vident de sens ou retardent la modification des conditions cadres. Comment a-t-on prévu de s'assurer que les compagnies aériennes ne seront pas inondées de droits d'émission attribués gratuitement pour 2020 et qu'elles ne les utiliseront pas aussi pour 2021 et les années suivantes, de sorte que le système d'échange de quotas d'émission, resté de toute manière sans effets à ce jour, serve même abusivement à générer des rentes non justifiées à long terme?

Nous attendons par ailleurs du Conseil fédéral qu'il prenne des mesures supplémentaires adaptées aux besoins et aux possibilités afin de renforcer l'effet de protection climatique au-delà de la mise en œuvre de la loi sur le CO₂.

1. Prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs

L'objectif CO₂ du parc de voitures neuves est la mesure de politique climatique la plus importante dans le secteur des transports. Il n'y a que dans le trafic routier que les émissions de CO₂ sont

toujours plus élevées qu'en 1990. L'importance d'un objectif efficace pour le parc de voitures neuves est donc primordiale, puisqu'il s'agit actuellement du moyen le plus performant pour réduire les émissions de CO₂ nuisant au climat dans le domaine du trafic individuel motorisé. Cette mesure n'a pas seulement pour effet de réduire les émissions de CO₂, mais est également intéressante pour les automobilistes, puisqu'elle leur permet de faire des économies sur les frais de carburant. Une réduction des objectifs CO₂ pour le parc de voitures neuves accroît l'attractivité de l'électromobilité et d'autres formes de motorisations alternatives.

Toutefois, sous sa forme actuelle, l'ordonnance sur le CO₂ contient malheureusement trop d'exceptions et de failles. Les différents mécanismes destinés à affaiblir l'objectif pour les voitures neuves s'additionnent et affaiblissent massivement l'effet global. Nous reconnaissons que certaines améliorations ont été apportées à la présente révision. Néanmoins, les faiblesses restantes sont toujours trop nombreuses. Ensemble, elles entraînent un décalage trop important entre les effets réels de l'ordonnance et les promesses faites aux citoyens à l'occasion de la votation populaire sur la Stratégie énergétique 2050. Tel qu'il est défini, l'objectif pour les voitures neuves n'entraîne qu'un tiers des économies de CO₂ qu'il serait en principe possible de réaliser. Le Conseil fédéral le constate lui-même: «En 2017 et en 2018, (les émissions) ont cependant à nouveau augmenté; les prescriptions n'ont donc pas eu l'effet voulu¹.» Le système en vigueur actuellement s'est donc révélé insuffisant pour atteindre les objectifs de réduction du parc de véhicules neufs visés et définis par le Parlement dans la loi sur le CO₂.

Afin que l'objectif défini pour les voitures neuves déploie son effet, les modifications suivantes sont nécessaires:

Suppression de l'objectif partiel pour le parc de véhicules

Proposition pour l'art 27, al. 2:

² S'agissant du calcul des émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs selon l'al. 1, les parts suivantes de ses véhicules avec les émissions de CO₂ les plus basses sont prises en compte pour les années de référence 2020 à 2021:

- a. pour l'année de référence 2020: 85%;
- a. pour l'année de référence 2021: **100%**;

c. *Supprimer*

Développement:

Concernant l'effet en matière de CO₂, le phasing-in (objectif partiel du parc de véhicules) joue un rôle décisif. En effet, il a pour effet d'affaiblir sensiblement l'objectif du parc de voitures neuves. Dans son rapport de février 2020, la Confédération écrit à ce sujet: «Ainsi, si les importateurs n'avaient pas pu bénéficier des modalités d'exécution [note: phasing-in et super credits] dans le calcul des émissions, ils auraient, dans des faits, dû réduire en moyenne leurs émissions de CO₂ d'environ 9 g CO₂/km (écart par rapport à l'objectif des émissions non pondérées)².» Parmi les modalités d'introduction, le phasing-in a en particulier pour effet une hausse des émissions de CO₂. Le Conseil fédéral note encore: «En outre, durant les années transitoires 2013 et 2014, on observe les effets des modalités d'introduction des prescriptions, notamment pendant la phase d'introduction («phasing-in»), qui a sensiblement simplifié la réalisation des objectifs pour les importateurs³.»

¹ [Communiqué de presse du Conseil fédéral du 18.2.2020](#)

² Rapport intitulé «Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États», p. 35

³ Rapport intitulé «Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018. Rapport du DETEC à l'attention des commissions de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CEATE du Conseil national et du Conseil des États», p. 55

Les informations publiées par le Conseil fédéral avant la votation populaire sur la Stratégie énergétique 2050 montrent également que la réduction des émissions de CO₂ est moindre d'un tiers si ce point de l'ordonnance n'est pas modifié. Dans son message relatif au premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 de [2013, à la p. 6938](#), le Conseil fédéral chiffre la réduction moyenne des émissions de CO₂ pour les années 2016 à 2030 de l'ordre de 680 000 tonnes si l'art. 27 de l'ordonnance sur le CO₂ est modifié. Dans la version non modifiée de l'art 27 de l'ordonnance sur le CO₂, la réduction est de 460 000 tonnes de CO₂ par année (voir les indications du Conseil fédéral de [2017, p. 3](#) dans le cas d'un calendrier non analogue à celui de l'UE). Sans la suppression de l'objectif partiel du parc de véhicules demandé ici, l'objectif relatif au parc de voitures neuves entraîne une économie de CO₂ inférieure d'un tiers à ce qui avait été promis dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050.

Lors des débats sur la stratégie énergétique au Conseil des États, le Conseil fédéral a lui-même qualifié de dilution une proposition de minorité Imoberdorf (rejetée) qui demandait également un phasing-in allant au-delà de la réglementation de l'UE. «Il s'agirait naturellement d'un affaiblissement massif des directives et des valeurs cibles en matière de CO₂; pas seulement pour les voitures de tourisme, mais aussi pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.⁴»

La suppression de l'objectif partiel pour le parc de voitures de tourisme proposée ici correspond en outre à la volonté politique actuelle de la commission de l'environnement du Conseil des États. Ce point a été confirmé par le rapporteur de la commission du Conseil des États, D. Müller.⁵ Entretemps, cette volonté a été explicitement traduite en texte de loi (art. 11, al. 2 de la loi sur le CO₂ totalement révisée) au Conseil des États et, le 10 juin 2020, aussi au Conseil national.

Une mise en œuvre telle qu'elle est prévue dans l'UE est donc indiquée et devrait avoir eu lieu depuis longtemps.

Abrogation des super credits

Proposition pour l'art 27, al. 3:

³ S'agissant du calcul des émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs selon l'al. 1, les véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 50 g CO₂/km sont pris en compte comme suit jusqu'à une réduction des émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs en question d'au plus 7,5 g CO₂/km au total pour les années de référence 2020 à 2021:

- a. pour l'année de référence 2020: à double;
- a. pour l'année de référence 2021: **1 fois**;
- c. *Supprimer*

Développement:

Les véhicules qui peuvent être comptés plusieurs fois selon la réglementation proposée sont des véhicules électriques et hybrides plug-in. Ces véhicules profitent déjà fortement du fait que les émissions de CO₂ de la production d'électricité ne sont pas prises en compte. Même s'ils ne sont comptés qu'une fois, il s'agit, pour les importateurs, d'une incitation forte à vendre des voitures électriques et hybrides plug-in dans le but de réduire la moyenne individuelle de leur parc de véhicules. Une prise en compte multiple de véhicules émettant moins de 50 g CO₂/km entraînerait toutefois une surcompensation des véhicules émettant beaucoup de CO₂ et affaiblirait fortement l'effet des prescriptions relatives aux émissions de CO₂.

Une comparaison avec les notes scolaires permet de mieux illustrer la situation: si, à l'école, chaque note supérieure à 5.0 comptait double, il serait nettement plus facile de réussir l'année. Néanmoins, un tel mécanisme va à l'encontre de toute logique.

⁴ Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard le 23 septembre 2015 au Conseil des États

⁵ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/amtliches-bulletin/amtliches-bulletin-die-verhandlungen?SubjectId=47812>

Facteur de conversion NCEC – WLTP

En vertu de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE) en vigueur, l'objectif de 95 g basé sur le NCEC correspond, pour les voitures de tourisme, à une valeur cible WLTP de 115 g/km. Dans la variante de l'ordonnance sur le CO₂ en consultation, cette valeur WLTP est relevée à 118 g/km. Le facteur de conversion pour la valeur NCEC des voitures de tourisme passe ainsi de 1.21 à 1.24. Dans le cas des voitures de livraison, il est même de 1.27.

Nous considérons que l'augmentation de ce facteur de conversion est problématique, puisqu'elle entraîne un net affaiblissement de l'effet des prescriptions en matière d'efficacité. Nous demandons en conséquence que le facteur de conversion fasse l'objet d'un nouvel examen.

Mise en circulation abusive de voitures électriques en Suisse

Nous saluons vivement le fait qu'à l'art. 17, la Confédération cesse enfin de tolérer la mise en circulation abusive de voitures électriques en Suisse. Comme décrit dans le rapport explicatif⁶, divers véhicules électriques ont été mis en circulation en Suisse dans le seul but de maintenir artificiellement basse la moyenne du parc de voitures et, de fait, les prestations de remplacement. Ces modèles n'étaient pourtant pas prévus pour le marché suisse. Sans jamais avoir circulé en Suisse, ces véhicules sont réexportés à l'étranger en tant que prétendues occasions. Cette faille a aussi été exploitée par la déclaration de voitures de tourisme comme voitures de livraison. Il est donc urgent de modifier l'art. 17 tel que proposé.

L'objectif du parc de voitures neuves et la pandémie de coronavirus

En lien avec la fermeture des surfaces de vente des concessionnaires automobiles suite à la crise du coronavirus au début de l'année 2020, les précisions suivantes méritent d'être apportées:

La consultation concerne la période depuis le 1.1.2021 et jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur le CO₂ (probablement le 1.1.2022) et donc pas la période de pandémie actuelle. Les prescriptions pour 2020 ne sont pas concernées par cette ordonnance.

En outre, si les ventes de voitures régressent en raison de la situation économique, cette situation n'a en tant que telle aucune influence sur les émissions de CO₂ moyennes des voitures neuves. La réalisation de l'objectif s'en trouve au contraire facilitée, les périodes de récession économique poussant les consommateurs à acheter plutôt des véhicules meilleurs marchés, plus petits et plus légers.

2. Obligation de compensation pour les importateurs de carburants

À ce jour, le Conseil fédéral ne s'est pratiquement pas servi de l'instrument de l'obligation de compensation. Les importateurs de carburant devaient, au début, compenser 2% du CO₂ émis par l'essence et le diesel vendus et, en dernier lieu, 10% de celui-ci. La loi prévoit cependant que le Conseil fédéral puisse porter ce taux à 40% au maximum. Eu égard au fait qu'il apparaît, depuis plusieurs années, que la loi sur le CO₂ ne permet pas de réaliser les objectifs définis, il est grand temps d'augmenter ce taux de compensation. Comme une augmentation du taux actuel de 10% à 40%, le maximum, n'est pas réalisable en Suisse en l'espace de quelques mois et que les réductions à l'étranger conformes à l'accord de Paris seront pratiquement exclues en 2021, une telle augmentation ne ferait qu'entraîner un pic des importations de biocarburants. Comme le Parlement demande un taux de compensation en Suisse d'au moins 15% pour 2022 dans la loi sur CO₂

⁶ Pages 9 et 10

totalemment révisée, un taux nettement plus important pour 2021 provoquerait une politique du «stop and go».

Proposition pour l'art. 89, al. 1, let. e:

¹ Les émissions de CO₂ générées lors de l'utilisation énergétique des carburants mis à la consommation au cours de l'année concernée doivent être compensées. Le taux de compensation est fixé comme suit:

e. pour 2021: **15%**.

Développement:

Au lieu du taux de 12% proposé par le Conseil fédéral, nous proposons de procéder directement à une augmentation à 15%, pour combler au moins une partie essentielle de la lacune attendue au niveau de la réalisation de l'objectif (effet de réduction supplémentaire de 500 000 t CO₂ en 2021 par rapport à la proposition du Conseil fédéral). Cette solution est également en phase avec la nouvelle loi sur le CO₂ et tout à fait justifiable dans le cadre de la loi en vigueur. Le supplément de compensation maximum de 5 ct/l ne serait pas non plus remis en question. Pour terminer, la Suisse disposerait ainsi d'un paquet incitatif mettant un accent prononcé sur les régions périphériques, en permettant par exemple de réaliser de nouveaux projets dans le secteur du biogaz. Pour les responsables de tels projets, il est avantageux de pouvoir mettre les centrales en service en 2021 déjà et, de cette manière, de les faire fonctionner une année de plus jusqu'en 2030, ce qui influence favorablement leur amortissement.

De plus, nous jugeons important que les exigences écologiques et sociales à l'égard des biocarburants s'appliquent et soient vérifiées comme prévu. Nous soutenons également les modifications apportées aux art. 90/91.

3. Taxe sur le CO₂ prélevée sur les combustibles (art. 94ss)

La loi sur le CO₂, dont les principaux instruments de protection du climat ont été prolongés par le Parlement, a été explicitement modifiée à l'art. 3, al. 1bis pour qu'en 2021, les émissions diminuent de 1,5% supplémentaire et pour qu'un objectif de réduction en Suisse de 21,5% soit réalisé pour la période de 1990 à 2021. Il est donc parfaitement insuffisant de prévoir une éventuelle modification de la taxe sur le CO₂ pour le 1.1.2022 seulement. L'explication selon laquelle l'effet d'annonce entraîne déjà une réduction est peu pertinente si les données d'émissions correspondantes et donc les décisions concernant la modification ne peuvent être prises qu'en juin 2021.

Nous demandons en conséquent la modification suivante:

Art. 94, al. 1, let. d

¹ Le montant de la taxe augmente comme suit:

d. à partir du 1^{er} janvier 2021: à 120 francs par tonne de CO₂, si, en 2019, les émissions de CO₂ générées par les combustibles sont supérieures à **68,5 %** des émissions de 1990.

Développement: cette adaptation maintient la trajectoire linéaire de réduction actuelle, mais se base sur l'année de référence 2019, ce qui permet une éventuelle introduction au 1.1.2021 et déploie donc son plein effet en 2021.

Les biofuels en tant que combustibles

La réglementation proposée à l'art. 95 ne doit pas conduire à ce que les règles en vigueur en Suisse pour les biocarburants puissent aussi être appliquées aux biocombustibles. Les normes

environnementales et sociales doivent être respectées par tous les biofuels dans la mesure où ils doivent être pris en compte dans le calcul de la réduction des émissions de CO₂. Malheureusement, dans ce cas aussi, l'effet de réduction est fréquemment surestimé d'un facteur 2, les biocarburants et les biocombustibles étant à tort pris en compte dans le calcul comme neutres en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Ce problème doit être supprimé dans la révision totale de la loi sur le CO₂.

4. Échange de quotas d'émission

Au vu des expériences réalisées en Europe et en Suisse avec le système d'échange de quotas d'émission et de la mise en œuvre actuellement prévue dans l'UE et en Suisse, nous craignons que les incitations ne suffisent pas à motiver les entreprises et les sites industriels concernés à faire progresser leur décarbonisation de façon ciblée. Comme ce mécanisme ne peut pas être corrigé au niveau de l'ordonnance, nous nous limitons à quelques points:

Report des droits d'émission

Les droits d'émission attribués gratuitement jusqu'à fin 2020 ne doivent pas être reportés à la période de Paris à partir de 2021. En particulier pour 2020 également, il faut s'attendre à une répartition excessive massive de droits d'émission gratuits en raison de la diminution des activités due aux mesures prises pour lutter contre le coronavirus. Le report de tels certificats à la période de Paris aurait pour effet d'affaiblir davantage les objectifs climatiques de l'accord de Paris.

Facteurs d'émission pour les référentiels (art. 46ss et annexe 9)

L'annexe 9 décrit comment procéder quand, pour les référentiels de l'UE, des facteurs d'émission de CO₂ nettement plus élevés que ceux appliqués à l'électricité suisse ont été utilisés pour les calculs.

La situation est identique pour le plastique usagé, les pneus usagés, etc., utilisés comme carburants de remplacement dans l'industrie du ciment. Il est parfaitement incompréhensible et illogique que le plastique et les pneus usagés soient pris en compte avec des facteurs d'émission nettement plus élevés en Allemagne qu'en Suisse. D'autant plus qu'ils sont même en partie importés d'Allemagne. Nous demandons que soient appliqués les mêmes facteurs d'émission que ceux utilisés pour le calcul des référentiels! Ce principe correspond aussi à la logique appliquée à l'interchangeabilité électricité/combustibles.

Seuil de 15%

Tant pour le niveau d'activité que pour les référentiels, un seuil arbitraire d'une modification de 15% est prescrit. Concrètement, cela signifie que des incitations perverses sont constamment créées pour approcher au plus près ou dépasser à peine ce seuil.

Mais si des niveaux d'activité et des facteurs sont de toute manière définis chaque année et qu'ils influencent le référentiel, il n'y a aucune raison de ne pas reprendre ces écarts annuels tels quels. Ceci garantirait l'impossibilité de contourner la loi au détriment du climat, pour éviter des pertes ou réaliser des rentes supplémentaires.

5. Engagements de réduction

Recalculer les objectifs fondés sur un plan de mesures

Alors qu'il est évident que les objectifs de réduction des émissions soient prolongés de manière linéaire, le mode de calcul pour les objectifs fondés sur un plan de mesure est plutôt aventureux et ne suit pas le principe voulant que des mesures économiques (y compris la taxe sur le CO₂) soient mises en œuvre. C'est pourquoi nous proposons que les entreprises soient motivées à se fixer de nouveaux engagements de réduction adaptés pour l'année 2021, reflétant non pas la situation technique et économique de 2013, mais celle de 2021.

Dépassement des objectifs

Nous interprétons l'art. 146f de telle manière que même les dépassements d'objectifs de la période avant 2013 puissent encore être prise en compte en 2021. Si tel est bien le cas, nous nous opposons à cette aberration. De manière générale, il ne devrait pas y avoir de reports à l'année 2021 de la période de Kyoto achevée en 2020.

Certificats étrangers

Si des certificats étrangers sont pris en compte pour l'année 2021, ceux-ci doivent impérativement satisfaire les règles de l'art. 6.2 de l'accord de Paris sur le climat, c'est-à-dire présenter un *corresponding adjustment* et un transfert ITMO.

Reporting facilité (art. 97-99)

De manière générale, nous saluons les efforts en vue de simplifier la bureaucratie. Néanmoins, les rapports du Contrôle fédéral des finances (CDF) ont aussi montré que les contrôles effectués jusqu'à présent étaient souvent insuffisants. Ici, ces simplifications ne sont justifiées que si l'Administration fédérale des douanes (AFD) effectue réellement des contrôles ponctuels, qu'elle dispose de mécanismes de sanction efficaces et qu'elle les applique.