

Fiche d'information : Compensation des carburants

Articles de la loi	Art. 30–32
Contribution à l'objectif de réduction d'ici 2030 par rapport à l'évolution de référence	Au moins 2 mio t CO ₂ en 2030 par des mesures en Suisse (soit environ 22% de l'effet en Suisse) et environ 6 mio t CO ₂ en 2030 par des mesures à l'étranger.
Partisans sélectionnés	TCS, Economiesuisse, comité de l'économie, filière du bois



Photo: VCS

Contexte

Le trafic routier est responsable de 23% des émissions de gaz à effet de serre en Suisse¹. Leur niveau n'a pas baissé depuis 1990. Les Suissesses et les Suisses parcourent de plus longs trajets en voiture, possèdent davantage de véhicules (voir graphique) et achètent ceux qui émettent le plus de CO₂ en comparaison européenne. Sans mesures supplémentaires appliquées aux carburants fossiles, la Suisse ne parviendra pas à réaliser son objectif climatique.

En plus des instruments visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs (cf. fiche d'information sur les voitures neuves), les importateurs de carburant doivent compenser, au travers de projets en faveur du climat, une partie des émissions de CO₂ qu'ils occasionnent par la vente d'essence et de diesel. Pour compenser ces émissions, les importateurs doivent y aller de leur poche. Conformément à la loi sur le CO₂, ils peuvent reporter ces frais sur le prix de vente de l'essence et du diesel. Le Conseil fédéral n'avait pas prévu de limite supérieure pour ce report des coûts. Le Parlement a toutefois décidé de conserver une limite, mais l'a relevée de 5 ct/l actuellement à 12 ct/l à l'avenir.

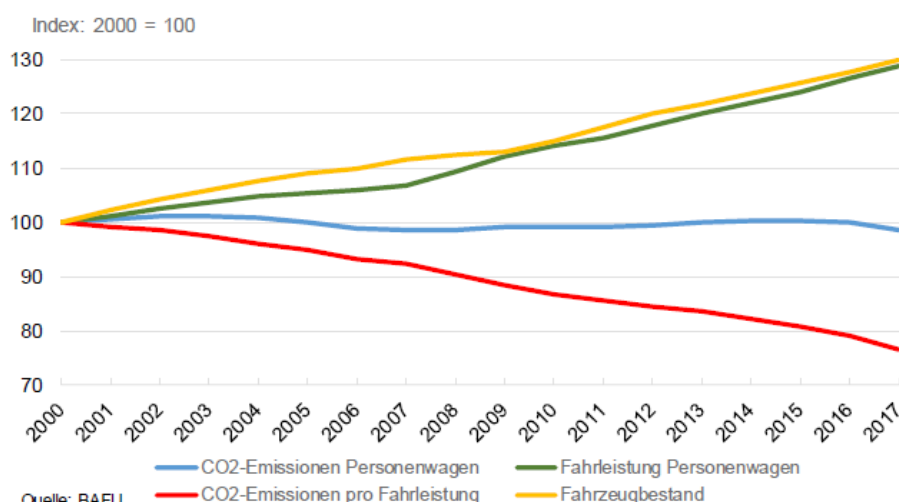


Abbildung Z- 5: Energiebedingte CO₂-Emissionen der Personenwagen in Relation zu Fahrzeugbestand und Fahrleistung (indexiert). Quelle: BFE (2019e), BAFU (2019)

Figure 1: OFEN 2020: Effets des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2018, p. 11.

¹ Voir <https://www.wwf.ch/fr/nos-objectifs/trafic-aerien> pour le secteur du trafic aérien.

Etat actuel, ancienne loi sur le CO₂ / règles en vigueur jusqu'ici

- Aujourd'hui déjà, 10% des émissions de CO₂ de l'essence achetée sont compensées par des projets privés de protection du climat en Suisse. Le supplément sur le carburant se monte à maximum 5 ct/l d'essence dans la loi actuellement en vigueur. Les importateurs choisissent eux-mêmes les projets de protection climatique et veillent ainsi à garder les coûts au plus bas (supplément actuel d'environ 2 ct/l d'essence). Les importateurs de carburant ont confié à la Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ (KliK) le mandat de satisfaire aux obligations légales.

Que change la nouvelle loi?

- Désormais, ce ne sont plus seulement 10 mais jusqu'au maximum 90% des émissions qui seront compensées au travers de projets, tant en Suisse qu'à l'étranger. En Suisse, les activités existantes dans les secteurs tels que les réseaux de chaleur à distance, les installations de biogaz ou l'automatisation des bâtiments seront poursuivies et développées. De nouveaux secteurs viendront en outre s'y ajouter, comme la promotion des véhicules à propulsion alternative et leur infrastructure. A l'étranger, des projets de protection du climat sont financés dans près de dix pays (par exemple au Pérou ou au Ghana) et ceux-ci vont plus loin que ce que les pays auraient de toute manière entrepris pour réaliser leurs objectifs climatiques définis dans l'Accord de Paris. La promotion de cuisinières efficaces, de bus électriques, etc. en fait notamment partie.
- **Adaptation de la limite supérieure:** comparé à la réglementation actuelle, un supplément de maximum 5 ct/l est autorisé jusqu'en 2024. En effet, la compensation du CO₂ est actuellement déjà plafonnée à 5 ct/l ([art. 26](#) de la loi sur le CO₂ actuellement en vigueur). A partir de 2025, 2 ct/l d'essence supplémentaires seront autorisés, soit au total 12 ct/l au maximum. Ces moyens seront prélevés par les importateurs de carburant, qui les verseront à la fondation KliK pour le financement des projets de protection du climat évoqués.
- Désormais, une partie de ces fonds sera allouée au développement des **stations de chargement électrique** et à d'autres mesures destinées à la mobilité électrique ou à l'hydrogène (art. 30, al. 3).

Avantages et chances de la mesure

- Avec la nouvelle loi sur le CO₂, deux fois plus de [projets privés en faveur de solutions de protection du climat](#) sont possibles.
- Au nombre des plus grands projets figurent l'imputation du fonctionnement du bois suisse comme puits de carbone, les systèmes de refroidissement ménageant le climat dans le commerce de détail et les réseaux de chaleur fonctionnant avec l'eau des lacs.
- Pour la Suisse, des projets de protection climatique indigènes, à l'image des stations de recharge pour la mobilité électrique, lui évitent d'avoir à dépenser beaucoup d'argent pour importer du pétrole (provenant surtout du Nigeria, du Kazakhstan et de Libye).
- Les fonds issus de la compensation des carburants permettent de faire jouer la concurrence entre les moyens de transport (voiture à essence ou électrique, transports publics, vélo).

Développements attendus à long terme

La nouvelle loi sur le CO₂ facilite le passage de l'essence et des véhicules émettant beaucoup de CO₂ à des voitures électriques et à d'autres motorisations émettant moins de carbone. Les automobilistes suisses voient en tout cas les choses de la même manière: la majorité indique vouloir remplacer sa voiture par un modèle électrique lorsque l'occasion se présentera (TCS 2020). Depuis leur production jusqu'à leur élimination, ces véhicules sont plus écologiques lorsqu'ils sont alimentés par le mélange d'électricité suisse actuel. Par ailleurs, ils sont déjà meilleur marché lorsque l'on considère l'ensemble des coûts, c'est-à-dire aussi ceux de l'investissement et de l'exploitation. Par exemple, [selon le TCS](#), le modèle à essence le plus vendu, le break Skoda Octavia 1.5 TSI ACT, est aujourd'hui déjà plus cher que les voitures électriques comparables comme la Mazda MX-30 e-Skyactiv First Edition (à partir de 12 000 km/an) ou la Hyundai Kona electric Pica 136 (indépendamment de la distance parcourue). A brève échéance, les voitures électriques ne seront pas plus chères à l'achat que les voitures à essence ou diesel, par exemple chez VW à partir de 2023.

D'après les coûts calculés par le [TCS](#), le prix de l'essence n'est en outre responsable des coûts à la charge des automobilistes qu'à hauteur de 15%. Ces derniers dépensent pratiquement autant en

frais de parking qu'en essence. Le prix de l'essence par litre et les impôts prélevés sur celle-ci sont toujours au même niveau que dans les années 1990. Pour les automobilistes, le kilomètre parcouru est toujours moins cher. Par ailleurs, les frais d'essence des automobilistes par kilomètre parcouru seront plus que divisés par deux d'ici 2030 avec la nouvelle loi sur le CO₂, ceci en raison des règles applicables aux nouvelles voitures de tourisme: de 138 g CO₂/km (pour env. 5,8 l/100 km) en 2019 à environ 59 g CO₂/km (pour env. 2,5 l/100 km).

Conséquences des mesures pour l'économie

La mesure a été introduite en 2012 sur le modèle du centime climatique, un instrument qui a fait ses preuves et qui a été lancé par l'Union pétrolière, l'association des importateurs de combustibles et de carburants. Les entreprises de construction, l'agriculture, les entreprises de transport et la filière du bois en profitent. Désormais baptisée Avenergy, l'Union pétrolière combat pourtant la loi sur le CO₂ et sa nouvelle réglementation de la compensation des carburants.

Effets des mesures sur les ménages privés

Dans le domaine du trafic automobile, la loi sur le CO₂ doit récompenser ceux qui sont disposés à adapter leur comportement pour mieux tenir compte du climat et c'est pourquoi elle crée des incitations plutôt que des interdictions.

Les acheteurs de voitures électriques profitent sur deux plans.

- Ils économisent de l'argent grâce à la nouvelle loi sur le CO₂ et profitent, grâce aux règles s'appliquant aux voitures neuves, d'une offre élargie de modèles électriques. Les propriétaires de voitures électriques ne paient pas de centime climatique sur l'essence (max. 12 ct/l), pas d'impôts sur l'essence (76 ct/l), pas d'impôt sur les importations de véhicules (4% du prix du véhicule neuf) et économisent également des frais de réparation et de service grâce au moteur électrique, qui nécessite moins d'entretien.
- Avec la nouvelle loi sur le CO₂, ils disposeront en outre d'un nombre accru de stations de chargement dans les bâtiments multipartites (art. 55, al. 2, let. g), sur leur lieu de travail et dans l'espace public (art. 30, al. 3).

Ceux qui continueront de rouler en voiture à essence ou diesel vont économiser de l'argent. Comme ces voitures et futurs véhicules d'occasion consomment moins d'essence en raison des nouvelles règles s'appliquant aux voitures neuves prévues dans la loi sur le CO₂, l'économie à la pompe est supérieure aux 60 francs maximum que coûtera annuellement en plus la taxe de compensation pour les projets de protection du climat lors de l'utilisation moyenne d'une voiture (hypothèse de 15 000 km/an; 4 l/100 km, 10 ct/l au lieu de 2 ct/l comme aujourd'hui avec le centime climatique).

Les **régions de montagne** ne sont pas touchées plus que la moyenne par le centime climatique de la nouvelle loi sur le CO₂. La population des zones rurales dépend davantage de la voiture, mais l'utilise pour des trajets plus courts que la moyenne suisse. Dans les régions de montagne, les véhicules utilisés émettent par ailleurs moins de CO₂ que ceux qui roulent ailleurs dans le pays. Les plus gros, lourds et nuisibles pour le climat sont vendus sur la côte dorée du lac de Zurich.

Développements et règlements internationaux

L'UE ne connaît pas encore l'instrument de compensation du carburant. Elle prescrit toutefois aux fournisseurs de carburant des objectifs minimaux en regard de la part de carburants renouvelables et édicte des prescriptions sur l'empreinte carbone maximale des carburants fossiles. L'Allemagne introduit de nouvelles taxes, aussi sur les carburants (taxe CO₂ sur l'essence et le diesel depuis le 1^{er} janvier 2021). Les prix suisses de l'essence et du diesel sont et restent donc comparables à ceux des pays voisins.

Photos et graphiques à télécharger

<https://klimaschutz-ja.ch/medien>

Experts

Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

Martin Winder, martin.winder@verkehrsclub.ch