

## Révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>

# ***Position de swisscleantech sur la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>***

Une stratégie climatique innovante et prévoyante aidera l'économie suisse à devenir une économie durable. Il est donc essentiel de procéder à une révision clairvoyante de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Elle permettra à la Suisse d'avoir d'ici 2030 une politique climatique efficace et favorable à l'économie.

Avec l'Accord de Paris sur le climat, plus de 190 Etats, dont la Suisse, ont fixé le cadre de la politique climatique globale postérieure à 2020 : l'Accord veut contenir le réchauffement terrestre bien en dessous de 2°C – si possible à 1,5°C. Pour cela, selon le GIEC, les émissions de gaz à effet de serre doivent être divisées par deux d'ici 2030 et baisser à zéro nette d'ici 2050, ce qui signifie que le bilan des gaz à effet de serre doit être équilibré.<sup>ii</sup>

Les principales attentes de swisscleantech concernant la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> sont les suivantes :

1. Augmenter l'objectif de réduction nationale à l'horizon 2030 au moins à 45 % et l'objectif total à 60 %
2. Maintenir la taxe sur le CO<sub>2</sub> sur les combustibles suivant la proposition du Conseil fédéral
3. Mettre en place des conventions d'objectifs efficaces et équitables pour les entreprises
4. S'assurer des réductions des émissions dans le secteur du bâtiment
5. S'assurer des potentiels de réduction dans le secteur des transports
6. Instaurer une taxe incitative sur les billets d'avion
7. Garantir le fonds de technologie
8. Renforcer la formation sur le climat et la communication

### **1. Augmenter l'objectif de réduction nationale à l'horizon 2030 au moins à 45 % et l'objectif total à 60 %**

Le Conseil fédéral propose un objectif de réduction d'ici 2030 de 50 pour cent par rapport au niveau de 1990.<sup>iii</sup> Pour cela, l'objectif de réduction nationale de moins 20% d'ici 2020 doit être porté à moins 30% en 2030. Les réductions restantes devront être couvertes par l'achat de crédits d'émission étrangers. Pour la période s'étendant de 2021 à 2030, cela signifie qu'un tiers des réductions nécessaires devra être réalisé en Suisse et deux tiers être achetés à l'étranger.

Partager l'objectif suisse total de réduction en une part nationale et une part compensée à l'étranger est pertinent : la protection du climat en Suisse renforcera l'économie, encouragera l'innovation et créera des emplois, ouvrira des perspectives aux exportations et évitera une sortie de capitaux. Les mesures à l'étranger pourront faire intervenir des technologies suisses et aider des pays en développement à transformer leurs infrastructures.

La protection du climat sur le territoire suisse doit cependant être prioritaire car préparer les infrastructures suisses et l'économie à affronter l'avenir implique d'abord des innovations en Suisse. Les changements indispensables à la décarbonisation vont prendre du temps et de l'argent. Plus ils seront repoussés, plus ils seront chers. D'un point de vue économique, il n'est pas pertinent d'acheter deux tiers des réductions à l'étranger. De plus, les coûts de ces certificats étrangers devraient augmenter à moyen et long terme car tous les Etats sont tenus de réduire leurs gaz à effet de serre.

Pour éviter des dépenses supplémentaires et garantir les investissements en Suisse, swisscleantech demande donc un objectif national de moins 45 % minimum et un objectif total de moins 60 % d'ici 2030. [Plus d'infos sur ce point...](#)

L'expérience montre aussi que pour la grande majorité des certificats étrangers, la réduction des émissions est inférieure à celle attestée par le certificat. L'assurance de qualité des certificats doit donc être ancrée dans la loi ; si l'on ne le fait pas, la part compensée à l'étranger ne protégera pas le climat et générera uniquement des surcoûts inutiles.<sup>iv</sup> [Plus d'infos sur ce point...](#)

## **2. Maintenir la taxe sur le CO<sub>2</sub> sur les combustibles suivant la proposition du Conseil fédéral**

Le Conseil fédéral propose de maintenir la taxe sur le CO<sub>2</sub> uniquement sur les combustibles et de relever le taux maximum, actuellement 120,- CHF par tonne de CO<sub>2</sub>, à 210,- CHF. L'augmentation du taux doit continuer de dépendre de la réalisation des objectifs de réduction des émissions : il sera relevé uniquement si ceux-ci ne sont pas atteints. De plus, les entreprises pourront toujours être exemptées de la taxe sur le CO<sub>2</sub> si elles s'engagent à mettre en œuvre des mesures de protection du climat.

La taxe sur le CO<sub>2</sub> a fait ses preuves comme instrument de politique climatique et de l'économie de marché : elle est efficace en termes de climat et de coûts. En même temps, il importe que les coûts n'augmentent pas de manière excessive et ne pèsent pas inutilement sur l'économie. swisscleantech est donc favorable à la proposition du Conseil fédéral d'ajuster le taux de la taxe en fonction de l'évolution des émissions, le montant devant être relevé par étapes uniquement si les objectifs intermédiaires ne sont pas atteints. Pour garantir la sécurité des investissements, il faudrait définir dès le départ les étapes d'augmentation prévues.

### **3. Mettre en place des conventions d'objectifs efficaces et équitables pour les entreprises**

Suivant la proposition du Conseil fédéral, les entreprises doivent toujours pouvoir être exemptées de la taxe sur le CO<sub>2</sub> si elles s'engagent à mettre en œuvre des mesures de protection du climat.

L'exemption de la taxe, associée à des conventions d'objectifs contraignantes visant une réduction des émissions, permet aux entreprises de rester concurrentielles au niveau international et les motive pour engager des mesures de réduction ambitieuses. Les conditions relatives à l'élaboration et la mise en œuvre de ces conventions d'objectifs doivent être mises en place de manière efficace et équitable et conduire à des diminutions ambitieuses des émissions.

Toutes les entreprises devraient avoir la possibilité de prendre ce type d'engagement. Pour limiter le surcroît de charges, il serait possible d'effectuer des contrôles par sondages au lieu d'audits généralisés. Pour prévenir toute application abusive de ces dispositions, les sanctions devraient cependant être suffisamment élevées. Nous sommes favorables à la possibilité de former des groupements d'émissions. Cela offre une flexibilité supplémentaire importante.

Associées l'une à l'autre, la taxe sur le CO<sub>2</sub> et l'exemption créent les bonnes incitations pour baisser efficacement les émissions des combustibles tout en favorisant l'économie. [Plus d'infos sur ce point...](#)

### **4. S'assurer des réductions des émissions dans le secteur du bâtiment**

Le Conseil fédéral propose un objectif de réduction de 50 pour cent d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990 pour le secteur du bâtiment. L'objectif doit être atteint en moyenne des années 2026 et 2027. Si l'objectif visé n'est pas atteint, des objectifs d'émission par m<sup>2</sup> de surface construite devront être appliqués.

Le programme Bâtiments, financé par les recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, doit continuer d'encourager les assainissements énergétiques (450 millions de CHF par an). Ce programme doit cependant venir à expiration fin 2024. swisscleantech est favorable à la poursuite du programme Bâtiments, considère néanmoins qu'il existe un potentiel d'optimisation et propose des améliorations.

Les réductions des émissions dans le secteur du bâtiment sont particulièrement importantes, ce secteur génère en effet au moins un quart des émissions de gaz à effet de serre suisses. Des technologies respectueuses du climat, efficaces et économes, existent déjà. Pour pouvoir respecter l'Accord de Paris sur le climat, un taux d'assainissement de l'ordre de 2% - 3% serait nécessaire. Actuellement, le taux d'assainissement n'est que de 1%. swisscleantech estime que la Suisse a intérêt à transformer les infrastructures en temps voulu afin que

celles-ci contribuent à réaliser les objectifs. Les propriétaires ont donc besoin d'incitations pour réaliser les assainissements énergétiques de leurs biens immobiliers.

Pour s'assurer que le taux d'assainissement pourra augmenter significativement, la valeur limite d'émissions devrait être mise en place dès 2021. Des propositions complémentaires devraient également être examinées, par exemple un fonds pour la modernisation des bâtiments. [Plus d'infos sur ce point...](#)

## 5. S'assurer des potentiels de réduction dans le secteur des transports

Le trafic représente un tiers de nos émissions de CO<sub>2</sub>, il offre le potentiel de réduction le plus important et constitue donc un levier primordial pour réduire les émissions. La Suisse veut continuer à aligner les objectifs d'efficacité pour les nouveaux véhicules sur ceux de l'UE. La réduction de 130 g CO<sub>2</sub>/km actuellement à 95 g à partir de 2021 – et pour la première fois également à 147 g CO<sub>2</sub>/km pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers – a déjà été décidée. Comme dans l'UE, de nouvelles valeurs cibles devront être fixées d'ici 2030. Par ailleurs, les importateurs de carburants doivent déjà actuellement compenser une part de 10 % maximum des émissions liées au trafic. Le Conseil fédéral propose d'augmenter ce taux maximum de compensation à 90 %, dont 15 % minimum seraient réalisés en Suisse.

swisscleantech est favorable au maintien des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules mais réclame des prescriptions plus ambitieuses et la fin des dérogations.

swisscleantech espère que les véhicules électriques et les véhicules à carburant non fossile s'imposeront de plus en plus rapidement sur le marché. swisscleantech demande donc une valeur limite d'émission pour les voitures neuves de 50 g CO<sub>2</sub>/km maximum d'ici 2030. Nous sommes favorables à l'imputation proposée des carburants synthétiques à l'objectif CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules. D'autres incitations devraient également être créées pour les véhicules respectueux du climat.

Concernant l'obligation de compensation, swisscleantech est favorable à la proposition du Conseil fédéral de faire compenser les émissions liées au trafic à 90 % maximum par les importateurs de carburants, dont 20 % minimum réalisés par des mesures de compensation en Suisse. Cela ne contribue certes pas à une décarbonisation directe du secteur des transports mais bien à la protection du climat en Suisse.

## 6. Instaurer une taxe incitative sur les billets d'avion

Le transport aérien génère environ 2 % des émissions globales de CO<sub>2</sub>. L'impact total du transport aérien sur le climat est cependant 2 à 5 fois plus important que les seules émissions de CO<sub>2</sub> en raison d'effets additionnels dans l'atmosphère.<sup>v</sup> Les émissions suisses liées au transport aérien s'élèvent environ à 5 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an. L'impact total sur le climat correspond donc à 20-50 % des émissions nationales suisses.<sup>vi</sup> Chaque

Suisse.sse parcourt aujourd'hui en avion presque 9000 kilomètres par an en moyenne, et la tendance est en forte augmentation.<sup>vii</sup>

Le Conseil des États a approuvé l'instauration de cette taxe dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> en octobre 2019. La taxe doit s'élever entre 30 et 120 francs par billet d'avion. Le Conseil fédéral doit en fixer les modalités. On estime qu'une taxe de l'ordre de 30-120 CHF (en fonction de la distance) par siège en Economy Class produirait 1,5 milliard de CHF de recettes par an.<sup>viii</sup>

swisscleantech est favorable à une taxe sur les billets d'avion. Une telle taxe ne peut pas mettre le transport aérien sur une trajectoire compatible avec l'Accord de Paris, mais ce serait néanmoins une mesure importante car elle enverrait un signal et pourrait avoir un effet incitatif.

## 7. Garantir le Fonds de technologie

Il existe actuellement en Suisse un Fonds de technologie qui permet d'encourager les innovations respectueuses du climat dans la phase de commercialisation. 25 millions de CHF, provenant des recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, sont versés chaque année au Fonds de technologie (affectation partielle). La proposition de loi prévoit de supprimer ce financement à la fin 2025, le Fonds devant ensuite s'autofinancer. Le Fonds de technologie soutient des entreprises innovantes, qui contribuent à une économie faible en CO<sub>2</sub>, dans la phase de commercialisation. Il comble une lacune importante entre la phase de startup et celle de l'entreprise établie.

Les cautionnements proposés par le Fonds de technologie permettent à l'État, pour un coût limité, de renforcer les entreprises suisses pour affronter l'avenir. Si le Fonds devait s'autofinancer, les défauts de remboursement devraient être payés par les banques ou autres bailleurs de fonds, ce qui pourrait entraîner une augmentation des taux d'intérêt. Cela serait bien moins attractif pour les entreprises. La Suisse a donc intérêt à maintenir le Fonds après 2025 au moyen de l'affectation partielle ou d'un dispositif alternatif.

Un cautionnement de 3 millions de CHF étant souvent insuffisant pour commercialiser des produits fabriqués sur de nouvelles lignes de production, le plafond actuel devrait être relevé à 30 millions de CHF maximum.

## 8. Renforcer la formation dans le domaine des changements climatiques et la communication

La formation et la formation continue, l'information, le conseil et le coaching sont indispensables pour la protection effective du climat. Bien que le Conseil fédéral approuve le principe de ces activités, le financement n'est pas clair. Pour les garantir, swisscleantech propose donc de budgéter 1 % des recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub> pour la formation dans le domaine des changements climatiques et la communication.

## Conclusion

La proposition du Conseil fédéral pour la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> constitue une bonne base qui doit être encore améliorée et renforcée – comme nous l'avons montré plus haut. La recherche et le développement ne sont pas suffisamment pris en compte dans la loi. Une industrie suisse d'avenir, durable, a besoin d'investissements substantiels dans la recherche et le développement. Ceux-ci sont réalisés pour une large part par l'industrie. Il serait néanmoins souhaitable que la Confédération s'engage elle aussi dans le financement. La Suisse, par rapport au budget public total consacré à la recherche et au développement, investit moins dans les technologies environnementales que tous les autres pays de l'OCDE.<sup>ix</sup> Pour renforcer durablement l'économie suisse et ses entreprises, la Suisse devrait donc s'engager plus activement dans ce domaine.

## Contact et Informations

[politik@swisscleantech.ch](mailto:politik@swisscleantech.ch)

[Informations complémentaires sur la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>.](#)

i Plus d'informations sur [http://unfccc.int/paris\\_agreement/items/9485.php](http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php)

ii [Rapport du GIEC sur l'objectif de 1,5°C](#)

iii L'objectif couvre toutes les émissions générées en Suisse mais exclut les émissions du transport aérien international et les émissions grises, c'est-à-dire celles générées à l'étranger par l'importation de produits et services.

iv [Kollmuss \(2017\): Chancen und Risiken beim Kauf von Emissionsminderungen im Ausland](#)

v Les effets additionnels sont entre autres les nuages et la formation d'ozone qui stockent également de la chaleur, voir Lee, D. S. et al [Aviation and global climate change in the 21st century](#). Atmos. Environ. 2009  
Présentation du sujet : Kollmuss A, Myers Crimmins A. (2009). [CO2 Carbon Offsetting & Air Travel Part 2: Non-CO2 Emissions Calculations](#).

vi Les émissions nationales suisses s'élèvent actuellement à 48 millions de tonnes eq CO<sub>2</sub>. L'impact du transport aérien sur le climat est 2 à 5 fois plus important que les seules émissions de CO<sub>2</sub>. Pour 5 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, l'impact sur le climat correspond donc à 10 à 25 millions de tonnes eq CO<sub>2</sub>, soit 20 à 50 % des émissions nationales.

vii Entre 2010 et 2016, les déplacements en avion à titre privé ont augmenté de 56 %. Les déplacements professionnels sont restés stables mais ils ne représentent que 14 % du trafic aérien. [Statistique de l'aviation civile suisse 2017, Microrecensement transports 2015](#).

viii Calculs swisscleantech, basés sur des données de l'OFS de 2017 : [Statistique de l'aviation civile suisse 2017 - 5. Passagers](#) Tableaux: T5.3 et T5.4.1

ix [OECD Environmental Performance Reviews: Switzerland 2017](#) (figure 3.7.)