



Compensation des émissions de CO₂

- > Les importateurs d'essence et de diesel ont l'obligation de compenser une part plus importante des émissions de CO₂ dues à ces carburants au moyen de mesures de protection du climat.
- > Cette obligation engendre des investissements de plusieurs milliards de francs dans des projets de protection du climat (appelés « projets de compensation »).
- > La loi sur le CO₂ révisée prévoit également une limite maximale visant à empêcher les importateurs de carburants de reporter exagérément sur les automobilistes les coûts liés à leurs projets de compensation. Ce plafonnement passe de 5 centimes aujourd'hui à 12 centimes au maximum par litre d'essence ou de diesel.

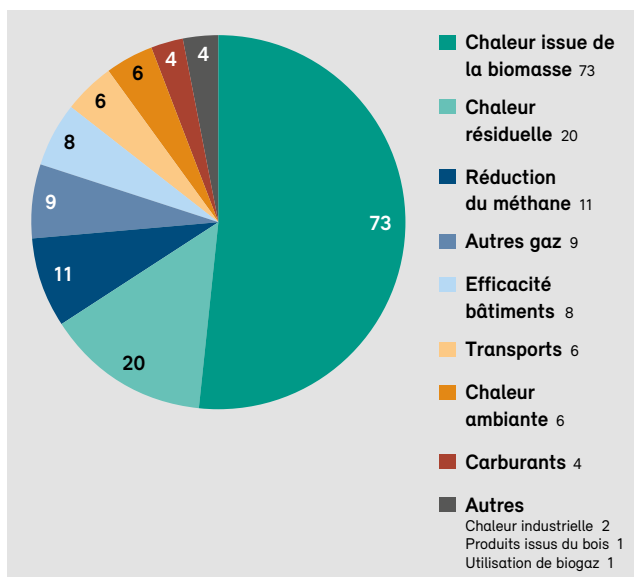
Pas de taxe sur le CO₂ sur les carburants, mais une obligation de compenser pour les importateurs

La loi sur le CO₂ révisée continue de n'imposer une taxe sur le CO₂ que sur les *combustibles* fossiles tels que le mazout, le gaz naturel ou le charbon. Les *carburants* fossiles que sont l'essence ou le diesel en demeurent exclus. En lieu et place, les importateurs ont l'obligation de compenser d'ici à 2030 jusqu'à 90 % des émissions de CO₂ dues aux transports.

Cette obligation signifie que les émissions générées en Suisse doivent être compensées par des projets de protection du climat dans le pays (comme auparavant) mais aussi, ce qui est nouveau, à l'étranger, et ce dans les secteurs des transports, du bâtiment, de l'industrie ou de l'agriculture.

Une part fixe des projets de compensation doit être mise en œuvre en Suisse. En 2020, cette part s'élevait à 10 % au moins de la réduction des émissions. Elle se montera à 15 % au moins d'ici 2024 et passera ensuite à 20 % au moins.

Répartition des projets de protection du climat par type (nombre de projets)



Des projets de compensation porteurs d'investissements en Suisse

L'obligation de compenser incombant aux importateurs de carburants se traduit par des projets concrets de protection du climat en Suisse. La Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ (KliK) regroupe les actions déployées par les importateurs et apporte les moyens nécessaires à la mise en œuvre de projets de protection du climat.

Aujourd'hui, KliK finance des projets dans les secteurs du bâtiment, de l'industrie, des transports et de l'agriculture et soutient ainsi déjà un grand nombre d'initiatives respectueuses du climat, permettant par exemple de rendre viables la construction et l'exploitation d'installations de biogaz ou la fabrication de biocarburants. La fondation

encourage également la construction avec du bois suisse ou l'emploi de fluides frigorigènes respectueux du climat. La réalisation de tels projets est ouverte à tous les acteurs, qu'ils soient publics ou privés.

La loi sur le CO₂ révisée exige qu'une part minimale de la compensation des émissions dues aux carburants se fasse dans le secteur des transports. Au moins 3 % des émissions de CO₂ doivent ainsi être compensées par l'emploi de systèmes de propulsion alternatifs (électromobilité p.ex.) ou de carburants renouvelables. Le secteur des transports, qui est le premier émetteur de gaz à effet de serre, est donc davantage mis à contribution qu'auparavant.

Des projets de compensation à l'étranger

Pour pouvoir respecter son obligation de compenser au travers de projets internationaux de protection du climat, KliK doit pouvoir s'appuyer sur des accords bilatéraux conclus entre la Suisse et d'autres pays intéressés et garantissant que les projets satisfont à des standards de qualité élevés et que la réduction n'est pas comptabilisée deux fois (dans le pays concerné et en Suisse). En 2020, la Suisse a conclu des accords de ce type avec le Pérou et le Ghana. Elle a signé, en février 2021, une déclaration d'intention en vue d'un troisième accord avec le Sénégal.

Les réductions dans la chaîne de valeur ajoutée peuvent être réalisées par des entreprises helvétiques. Les entreprises suisses actives à l'international ont ainsi la possibilité, très intéressante, de promouvoir la protection du climat au sein de leurs filiales à l'étranger ou auprès de leurs fournisseurs.

Une majoration moindre à la pompe

Les importateurs de carburants doivent faire face à des coûts supplémentaires du fait de l'obligation de compenser qui leur incombe. Mais ils ne sont pour autant pas autorisés à simplement les répercuter sur les automobilistes. À l'heure actuelle, la majoration maximale autorisée est de 5 centimes par litre d'essence ou de diesel. Avec la loi révisée, elle sera portée à 10 centimes, puis à 12 centimes à compter de 2025. Les coûts supportés par un ménage moyen à ce titre augmenteront donc d'environ 4 fr. 50 par mois à la fin des années 2020 pour autant que les importateurs de carburants exploitent entièrement cette possibilité (voir la fiche d'information « Coût de la loi sur le CO₂ révisée pour une famille moyenne »).

Toutefois, la question de savoir si les importateurs de carburants relèveront effectivement les prix de l'essence et du diesel reste ouverte et dépend surtout de la situation économique et des marges prélevées. Aujourd'hui, les prix de l'essence dans les zones frontalières sont déjà plus bas que dans le reste du pays, les stations-service y étant soumises à une concurrence plus rude. Actuellement, la majoration est de 1,5 centime par litre de carburant. Elle est dès lors largement inférieure au maximum de 5 centimes autorisé par la loi.