

Plein gaz pour les véhicules propres

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 1

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-641735>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Plein gaz pour les véhicules propres

INTERNET

EtiquetteEnergie:

www.etiquetteenergie.ch

Mobilité et véhicules moins gourmands en énergie dans le programme SuisseEnergie:

www.bfe.admin.ch/energie/00576/index.html?lang=fr

auto-suisse:

www.auto-suisse.ch

Plusieurs projets ont été conçus pour inciter les automobilistes suisses à acquérir des véhicules moins gourmands. Dès 2010 au plus tard, des taxes d'incitation devraient contribuer à réduire de façon substantielle la consommation de carburants et les rejets de gaz à effet de serre.

L'automobiliste suisse aime appuyer sur le champignon, et cela de préférence avec un véhicule lourd et puissant. Inéluctablement, l'environnement en subit les conséquences: à l'échelle de l'Europe (EU-15), la Suisse n'est pas une bonne élève en termes de consommation des voitu-

vapeur? À côté des mesures volontaires, on peut envisager des incitations financières et des prescriptions – ou la combinaison des deux, déclare Thomas Volken, de la section Politique énergétique à l'OFEN. De son côté, l'UE s'est nettement déterminée en faveur des prescriptions: d'ici en

«IL FAUT QUE L'ACHAT D'UN VÉHICULE EFFICACE ET PEU POLLUANT SOIT PAYANT POUR LE CONSOMMATEUR»,
THOMAS VOLKEN, SECTION POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE, OFEN.

res neuves, malgré les efforts déployés par les importateurs d'automobiles auto-suisse; c'est ce qui ressort d'une étude publiée par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). En outre, l'objectif fixé conjointement par la Confédération et auto-suisse est loin d'être atteint. La consommation moyenne de 6,4 litres aux 100 km en l'an 2008, inscrite dans cette convention volontaire, ne trompe sans doute plus personne.

Effet contraire

Notre pays est aussi en délicatesse par rapport à la convention de Kyoto, où il s'est engagé à réduire d'ici 2010 les rejets de gaz à effet de serre de 8% par rapport à leur niveau en 1990. Pour les carburants et selon la loi sur le CO₂, cela signifie également un recul de 8%. En réalité, c'est exactement l'inverse qui se produit: les chiffres montrent que les rejets de CO₂ dus aux carburants vont s'accroître de 7,9% par rapport à 1990. Cela étant, que faire pour renverser la

2012, les producteurs d'automobiles devront ramener les rejets de CO₂ des voitures neuves vendues dans l'UE à 120 grammes par kilomètre.

Incitations

Comment cet objectif sera-t-il atteint, nul ne le sait encore. Il suscite en effet de vives critiques dans la branche de l'automobile, surtout en Allemagne. Les prescriptions sont difficiles à mettre en oeuvre, dit Thomas Volken. La Suisse donne donc la préférence à l'incitation financière. Il faudrait que l'achat d'un véhicule efficace sur le plan énergétique et qui produit peu de rejets soit payant pour le consommateur. On a envisagé trois modèles possibles, dont les éléments constitutifs figurent dans un rapport adressé à la Commission du Conseil des Etats pour l'environnement, l'aménagement du territoire et l'énergie (CEATE-E): outre une modulation de l'impôt automobile, ce serait un système de bonus ou un système de bonus-malus.

Concernant l'impôt automobile, la Confédération ne dispose que d'un seul instrument: l'impôt à l'importation. Il se monte uniformément à 4% de la valeur, c'est-à-dire de la somme que l'importateur doit à son fournisseur. En fait de modulation, il serait possible d'accroître ce taux jusqu'à un maximum de 8% pour les véhicules qui sont inefficaces et qui contribuent le plus à la pollution. A l'inverse, ceux qui ont les qualités requises pourraient faire l'objet d'un taux réduit, voire de l'exonération totale. Plus radical, le modèle du bonus consisterait à récompenser l'acheteur d'un véhicule particulièrement efficace et peu polluant. On financerait ce traitement de faveur en portant le taux de l'impôt à 8% pour tous les véhicules importés, y compris ceux qui en bénéficieraient, d'où l'appellation de «faux malus» que ce système suggère parfois.

La palme au principe du bonus-malus

Il en va tout différemment avec le modèle du bonus-malus: l'acheteur d'une voiture neuve obtient un bonus, ou bien il paie un malus. Le montant qu'il peut recevoir n'est pas financé par l'impôt automobile mais par le produit du malus imposé aux amateurs de véhicules consommant et polluant beaucoup. Selon Thomas Volken, ce serait l'instrument le plus efficace pour réduire les rejets de CO₂. «Mais nous avons tout d'abord sous-estimé les complications du prélèvement», reconnaît l'expert de l'OFEN. Poursuites et défauts de paiement alourdiraient tout. Le modèle du simple bonus, nettement plus aisé à mettre en œuvre, serait aussi moins payant en termes de réduction du CO₂. Mais les effets les plus faibles sont ceux du premier modèle, où l'exigence de neutralité budgétaire ne permet qu'une modulation relativement faible.

Le casse-tête de la base d'évaluation

Le prélèvement d'une taxe d'incitation exige que l'on résolve un casse-tête: celui de définir la base d'évaluation. L'étiquetteEnergie a été introduite en 2002 (voir encadré). C'est une appréciation relative, car elle s'appuie sur le rapport entre la consommation de carburant et le poids à vide du véhicule. Par contre, des aspects tels que la pollution et le bruit ne sont pas pris en compte. Voilà pourquoi l'intention est de développer l'étiquetteEnergie pour en faire, d'ici 2010, une étiquetteEnvironnement pouvant servir d'instrument de mesure. On se basera pour cela sur les «Critères de consommation d'énergie et de pollution pour les véhicules» (KeeF). A la diffé-

rence de l'étiquetteEnergie, les KeeF représentent une valeur absolue, indépendante du poids du véhicule – ce qui va sans doute susciter encore quelques discussions. «Nous combattons KeeF par tous les moyens», la déclaration du directeur d'auto-suisse Andreas Burgener ne laisse aucune place à l'équivoque. L'association des importateurs suisses d'automobiles ne s'oppose pourtant pas de façon catégorique à des taxes d'incitation. «auto-suisse est prête à discuter d'un système de bonus», déclare Burgener. Mais le malus obligerait à répondre à la question épineuse de savoir qui va payer, et comment il le fera. Le porte-parole des opposants fait valoir que l'impôt sur les automobiles représente déjà un malus et que l'imposition fiscale des carburants constitue depuis longtemps une taxe d'incitation. Cette dernière serait du reste efficace, comme en témoigneraient les ventes massivement accrues de véhicules des catégories A et B. Par ailleurs, la taxe d'incitation prélevée à l'achat d'une automobile correspond au plan d'action Efficacité énergétique, qui prévoit de telles mesures. Ajoutons que tous les modèles de démarche impliquant une incitation pourront être renforcés si l'on adapte les impôts cantonaux sur l'automobile dans l'esprit du bonus-malus: «Des interventions dans ce sens sont pendantes dans pratiquement tous les cantons», explique Thomas Volken.

Le changement est dans l'air

Lequel de ces modèles avec incitation sera-t-il finalement introduit? Une fois prise la décision de la CEATE-E, cela dépendra des Chambres fédérales. En tout état de cause, le contexte politique est aujourd'hui favorable – pas seulement depuis le succès des Verts aux élections du mois d'octobre. «Il existe un consensus pour faire payer ceux qui polluent beaucoup», ajoute Thomas Volken. Initialement, cette perspective avait pourtant été assez mal accueillie: en 2005, l'intention du Conseil fédéral de modifier l'impôt sur les automobiles dans le sens d'une taxe d'incitation avait été abandonnée parce que, disait-on, les solutions examinées n'auraient qu'un très faible effet incitatif. Mais une initiative du canton de Berne devait remettre le projet à l'agenda politique plus rapidement que de coutume.

(klm)

De l'étiquetteEnergie à l'étiquetteEnvironnement

Introduite en 2002, l'étiquetteEnergie indique la consommation de carburant, les rejets de CO₂, l'efficacité énergétique et depuis 2006 pour les véhicules diesel, la présence d'un filtre à particules. L'acheteur potentiel reconnaît donc d'emblée si le modèle de sa classe préférée offre une bonne efficacité énergétique. L'étiquetteEnergie est bien acceptée par le négoce automobile et beaucoup de vendeurs de voitures neuves la connaissent. Elle attribue les automobiles à des catégories d'efficacité allant de A à G; A désigne une voiture énergétiquement efficace, G un modèle moins bon dans cette optique. Les catégories sont recalculées tous les deux ans. Juridiquement, l'étiquetteEnergie est ancrée dans la loi et dans l'ordonnance sur l'énergie. En 2007, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a décidé d'aller plus loin et de faire de l'étiquetteEnergie une étiquette-Environnement. Celle-ci devrait permettre de prendre en compte les critères écologiques et en particulier celui de l'hygiène de l'air. Ce développement s'appuiera notamment sur les «Critères de consommation d'énergie et de pollution pour les véhicules» (KeeF). Quant aux critères définitifs de la nouvelle étiquette-Environnement, ils seront connus fin 2008. Leur adoption est prévue en 2010.