

Directives de consommation pour les voitures:

L'UE indique la bonne marche à suivre

Berne, janvier 2009. **auto-suisse** pense que tant le système de bonus/malus proposé par la Commission du Conseil des Etats que l'idée des crédits d'émissions négociables, **préconisée par les milieux écologistes, sont inutiles. En ce qui concerne les émissions de CO2 des voitures, la Suisse devrait plutôt s'inspirer des directives récemment adoptées par l'UE.**

À première vue, les systèmes d'incitation faisant appel aux bonus et malus peuvent sembler parfaitement judicieux, voire indispensables. auto-suisse, l'Association des importateurs suisses d'automobiles, critique toutefois le fait qu'à y regarder de plus près et en examinant de manière critique tous les paramètres, respectivement les conséquences à en tirer, les propositions avancées laissent plus de questions ouvertes qu'elles ne fournissent de réponses. De plus, ces systèmes sont inefficaces, ils manquent totalement de transparence pour les acheteurs de voitures et ils doivent par conséquent être rejetés sur toute la ligne.

L'initiative lancée en 2005 par le canton de Berne sur la «Différentiation des impôts sur les véhicules à moteur sur le plan fédéral» prévoit que l'impôt sur les automobiles, perçu par la Confédération au moment de l'importation d'une voiture de tourisme, est augmenté de manière à permettre de financer avec ces fonds supplémentaires les incitations à l'achat de voitures à grand rendement énergétique et compatibles avec l'environnement. La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats CEATE a envoyé à la fin 2008 une proposition correspondante en consultation.

Pour financer le système d'incitation prévu, on envisage de doubler à 8 % l'impôt sur les automobiles d'actuellement 4%. Cela signifie que si la Caisse fédérale était jusqu'ici alimentée chaque année par plus de 300 millions, elle bénéficierait à l'avenir de plus de 600 millions à financer par les acheteurs de voitures. Les quelque 300 millions de francs supplémentaires encaissés seraient entièrement affectés aux paiements des bonus. Pour chaque voiture de la catégorie de rendement énergétique A, on verserait un bonus de 3000 francs et un bonus de 2000 francs pour chaque véhicule de la catégorie B. Ces bonis reposeraient sur une étiquetteEnergie élargie, basée sur un procédé compliqué, mais aussi coûteux, avec ce qu'on appelle des écopoints. Cette étiquette, qui prendrait aussi en considération des polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote ou les particules fines, mais aussi le bruit, serait donc appelée désormais étiquetteEnvironnement.

auto-suisse pense que le système prévu de l'étiquetteEnvironnement nous fait miroiter par rapport à l'étiquetteEnergie un progrès qui n'existe en réalité pas. Bien au contraire: les consommateurs y perdent la transparence, car on cherche avec l'étiquetteEnvironnement de combiner le système d'évaluation relatif de l'étiquetteEnergie (rapport entre le poids du véhicule et la consommation) avec un système d'évaluation absolu (écopoints). Le système d'incitation avec les bonus

prévus de 3000 francs, respectivement 2000 francs, présente toutefois encore d'autres inconvénients. Il entraînerait une forte distorsion du marché, notamment au niveau des voitures neuves d'un prix avantageux. De plus, il faudra s'attendre pour les voitures d'occasion récentes à une dépréciation massive car en cas d'introduction d'un tel système, il faudra en toute logique corriger le prix de ces voitures vers le bas. Mais il est aussi et surtout dérangeant de faire un «cadeau» aux personnes qui, pour des raisons budgétaires ou de protection de l'environnement, envisagent aujourd'hui déjà l'achat d'une voiture à grand rendement énergétique et à faibles émissions. Cela est certes agréable pour les personnes concernées, mais n'apporte rien à la protection de l'environnement parce qu'aucun impact est exercé sur la propension des consommateurs à adopter d'autres type de voitures. Avec le système proposé par la CEATE du Conseil des Etats, on dépenserait rien que pour la catégorie de rendement énergétique A environ 135 millions de francs (45'000 véhicules à CHF 3000.-), sans que cela ait le moindre effet sur les émissions de CO₂.

Conclusion: les résultats seront donc nettement moins probants que les pronostics de l'administration fédérale veulent nous faire croire et cela entre autres aussi parce que l'on constate depuis un certain temps déjà une nette tendance du public à acheter des voitures neuves plus compactes et à plus grand rendement énergétique, tendance qui est sans doute appelée à augmenter encore.

auto-suisse s'oppose aussi à la proposition commune de Greenpeace, de l'ATE et du WWF. Ce système de bonus/malus avec des crédits d'émissions négociables dont le prix varie et qui sont une sorte «d'action CO₂» est de nature à déstabiliser les acheteurs de voitures, car le prix effectif à payer pour une voiture n'est pas clair à l'avance. Il est par ailleurs dérangeant que ce ne soit plus la consommation relative qui compte, mais la consommation absolue; cela signifie que l'on pénalise par un malus les grandes voitures, même si elles ont un grand rendement énergétique. De plus, on ne restituerait aux acheteurs de voitures qu'une partie des recettes en provenance du négoce des crédits d'émissions, le reste alimenterait une caisse générale.

L'association des importateurs auto-suisse préconise une solution qui semble logique: s'aligner sur les objectifs de réduction décidés par l'UE en décembre 2008. Elle s'engagera pour que l'on prenne suffisamment en considération le «cas particulier de la Suisse» (topographie, proportion en dessous de la moyenne des voitures diesel en raison du prix du diesel à la colonne, grande proportion de véhicules à traction intégrale). L'UE oblige les fabricants d'abaisser d'ici à 2015 les émissions moyennes de CO₂ (donc la consommation de carburant) des voitures neuves à 130 g/km et d'ici à 2020 à 95 g/km; si les groupes d'automobiles n'atteignent pas cet objectif, ils risquent des pénalités. Pour accélérer la modernisation du parc de véhicules, qui est très souhaitable pour des raisons de protection de l'environnement, auto-suisse propose aussi que les amendes infligées soient affectées à la mise à la ferraille des voitures âgées de plus de 13 ans.

Pour tous renseignements complémentaires, prière de contacter:

Andreas Burgener
Directeur

Tel: 031 306 65 65
E-Mail: a.burgener@auto-schweiz.ch