



Les avis diffèrent à propos de la taxe sur le CO₂

Les mesures librement consenties ne suffiront pas à réduire les émissions de polluants carboniques dans les proportions prévues par la loi sur le CO₂. C'est la raison pour laquelle le Conseil fédéral a la possibilité de prélever une taxe d'incitation sur la consommation de combustibles d'origine fossile. Dans quelle mesure les petites et moyennes entreprises (PME) sont-elles concernées par l'instauration d'une taxe sur le CO₂? Un test de compatibilité PME a cherché à répondre à cette question.

En ratifiant le Protocole de Kyoto en 1998, la Suisse s'est engagée à réduire les émissions de six gaz à effet de serre. Pour le dioxyde de carbone (CO₂), le principal d'entre eux, l'accord prévoit une réduction de 10% par rapport au niveau de 1990, un seuil qui devra être atteint d'ici 2010. Cet objectif est impératif puisque inscrit dans la loi sur le CO₂, entrée en vigueur le 1^{er} mai 2000. Elle prévoit que le niveau fixé pour 2010 devra être atteint principalement par le biais de mesures librement consenties et que, si celles-ci s'avèrent insuffisantes, le Conseil fédéral peut, à partir de 2004, prélever une taxe d'incitation sur les agents énergétiques d'origine fossile (taxe sur le CO₂). Des projections récentes ont montré qu'au rythme des efforts consentis à ce jour, les émissions de CO₂ ne seraient réduites que de 4% en 2010, au lieu des 10% visés. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec) a donc proposé des mesures qui permettraient d'atteindre les objectifs fixés. L'automne dernier, le Conseil fédéral a mis en consultation quatre variantes:

- 1) une taxe sur le CO₂;
- 2) une taxe sur le CO₂ avec affectation partielle pour l'achat de certificats étrangers;
- 3) une taxe sur le CO₂ avec centime climatique;
- 4) un centime climatique.

L'analyse d'impact du test de compatibilité PME

Le Secrétariat d'État à l'économie (seco) a analysé les répercussions éventuelles de l'instauration d'une taxe sur le CO₂ pour les PME dans le cadre d'un test de compatibilité PME. Il s'agit d'une enquête menée dans différents cantons auprès d'un petit nombre d'entreprises de différentes tailles. Les réponses qualitatives, fondées sur l'autoévaluation des personnes interrogées, doivent permettre d'identifier les



Simon Häusermann
Secteur Politique PME,
Secrétariat d'État à l'économie (seco), Berne

charges supplémentaires qui résultent des nouvelles réglementations légales. Statistiquement parlant, le test n'est donc pas représentatif.¹ Dans le cas présent, les entreprises sélectionnées l'ont été dans des branches dont la consommation d'agents énergétiques d'origine fossile (combustibles et carburants) est comparative-ment élevée (transports, fabrication de produits synthétiques, construction, hôtellerie).

Du fait du fonctionnement de la taxe sur le CO₂ (voir encadré 1) et de la possibilité de se faire exempter en concluant une convention d'objectifs avec l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC), les questions réellement importantes pour les PME sont les suivantes:

- sur le plan financier ou administratif, les PME sont-elles proportionnellement désavantagées par rapport aux grandes entreprises?
- l'augmentation des prix de l'énergie pénalise-t-elle systématiquement certaines branches?
- la conclusion d'un accord de réduction avec l'AEnEC présente-t-elle une alternative valable pour les PME?

Sur les douze entreprises interrogées, sept ont, de leur propre initiative, spontanément conclu une convention d'objectifs avec l'AEnEC.

Le CO₂ représente-t-il un problème pour les PME?

Les données officielles récoltées par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (Ofefp) pour la statistique du CO₂ sont flatteuses pour les PME, puisqu'elles démontrent qu'elles n'en sont pas les principales émettrices. Les raisons en sont multiples:

- *premièrement*, seul environ un tiers des émissions provient de l'économie (secondaire et tertiaire), les principaux responsables étant la circulation et les ménages;
- *deuxièmement*, les quelques gros émetteurs issus de l'industrie ne sont pas des PME;
- *troisièmement*, la plupart des PME productrices ont recours à l'électricité plutôt qu'à des agents énergétiques d'origine fossile. Attendu qu'en Suisse, la majeure partie de l'électricité est issue de centrales hydroélectriques ou nucléaires, cette source d'énergie n'est pas liée à des émissions de CO₂;

- *quatrièmement*, la majorité des petites entreprises de services émettent peu de polluants de ce type.

Si toutes les entreprises interrogées ont déclaré avoir pris des mesures pour réduire leur consommation d'énergie fossile, c'est pour d'autres raisons, à commencer par les économies escomptées et qui justifient les investissements. L'augmentation du coût des agents énergétiques d'origine fossile ces dernières années a amélioré le rendement des mesures d'économie d'énergie ou, plus précisément, raccourci le délai de leur retour sur investissement. Les entreprises qui avaient déjà conclu un accord de réduction avec l'AEnEC ont en outre intégré à leur calcul les économies à venir du fait de l'exemption future de la taxe sur le CO₂. Certaines entreprises ont également souligné un gain en terme d'image. La plupart des entreprises interrogées étaient d'avis que les ressources financières et en personnel nécessaires pour une réduction en termes absolus des émissions de CO₂ dans les PME étaient proportionnellement plus importantes que dans les grandes entreprises. On a donc proposé d'employer une partie des taxes prélevées pour des projets d'investissement en faveur des PME.

Taxe sur les combustibles: les PME sont partagées

Les variantes mises en consultation par le Conseil fédéral prévoient une taxe d'incitation pour les combustibles d'origine fossile (mazout) ainsi que pour les carburants de même provenance (essence, diesel). Un établissement hôtelier s'est déclaré particulièrement sensible à une taxe sur les combustibles; il suppose, en effet, que pour de nombreuses entreprises de sa branche, le rapport entre les coûts énergétiques et le chiffre d'affaires ne serait pas avantageux. La plupart des entreprises interrogées, en revanche, ne se soucient pas outre mesure de la mise en place d'une taxe sur les combustibles. Elles soulignent qu'elles ont déjà optimisé leur efficacité énergétique par le biais de mesures librement consenties.

Les réponses obtenues permettent de distinguer *trois catégories d'entreprises*, selon leur degré d'implication:

- à la première catégorie appartiennent les petites entreprises de services, consommant peu d'énergie. Celles-ci profiteront de la redistribution des recettes fiscales en cas d'instauration d'une taxe sur le CO₂;
- la deuxième catégorie englobe les entreprises pour lesquelles les dépenses supplémentaires engendrées par la taxe et les remboursements s'équilibrent quasiment;
- les entreprises de la troisième catégorie sont celles qui assument la charge fiscale, à

savoir les payeurs nets. Elles se caractérisent par une grande utilisation d'agents énergétiques d'origine fossile et/ou par un rapport dépenses énergétiques/masse salariale soumise à l'AVS élevé. Ces entreprises peuvent s'engager auprès de l'AEnEC à réduire leurs émissions.

Il est difficile de déterminer le nombre d'entreprises appartenant à chaque catégorie. Le montant de la taxe et celui des recettes destinées à être redistribués sont par ailleurs déterminants. Selon les extrapolations de l'Ofefp, dans les variantes mises en consultation, les montants annuels redistribués à l'économie varieront de 0 franc (centime climatique uniquement) à 362 francs (taxe sur le CO₂ pour les combustibles et les carburants d'origine fossile) par tranche de 100 000 francs de masse salariale soumise à l'AVS.

Les transporteurs s'opposent à la taxe sur les carburants

Les transporteurs interrogés craignent d'être largement pénalisés par la mise en place d'une taxe sur le CO₂ pour les carburants. Ils indiquent qu'ils utilisent d'ores et déjà une majorité de véhicules conformes aux normes «Euro» les plus récentes et qu'ils évitent autant que possible les trajets à vide. Étant donné que ni la technologie automobile ni les carburants n'offriront d'alternatives dans un futur proche, ils n'ont en quelque sorte pas de choix. Selon eux, la taxe sur le CO₂ n'aura donc pas l'effet d'une taxe d'incitation, mais équivaldra en fait à un impôt.

Déjà à l'heure actuelle, les transporteurs estiment que les conditions auxquelles ils sont soumis en Suisse sont sévères. Ils en veulent pour preuve l'augmentation, au 1^{er} janvier 2005, de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) qui, selon la catégorie de véhicule varie entre 50 et 100%. Augmenter encore la charge des transporteurs se traduirait, selon eux, par un désavantage comparatif par rapport à leurs homologues étrangers.

S'engager à réduire les émissions, une alternative pour les PME?

En 1999, plusieurs associations économiques ont fondé l'AEnEC afin de mettre en œuvre les objectifs de réduction prévus dans la loi sur le CO₂. L'Agence doit coordonner les mesures librement consenties par les entreprises en vue de réduire les émissions de CO₂. Elle a conclu à cette fin un contrat-cadre avec la Confédération. Les entreprises ayant conclu un accord volontaire de réduction des émissions de CO₂ avec l'AEnEC pourront, lors de

Encadré 1

Le mécanisme de la taxe sur le CO₂

La taxe sur le CO₂ a un rôle d'incitation et porte sur les agents énergétiques d'origine fossile. En augmentant le prix des combustibles et des carburants, il s'agit d'en réduire la consommation et, par là, les émissions de CO₂. Les recettes de la taxe sont reversées dans une égale mesure à la population (par habitant par le biais des caisses maladies) et aux entreprises (proportionnellement à la masse salariale soumise à l'AVS par le biais des caisses de compensation).

1 On trouvera une représentation des méthodes qualitatives employées dans le cadre des tests de compatibilité et une comparaison avec des enquêtes similaires menées dans d'autres pays sous: www.seco.admin.ch, rubriques «Promotion de la place économique», «Politique PME», «Test PME».



Photo: Keystone

Le Conseil fédéral a décidé le 23 mars 2005 – principalement pour éviter les retombées négatives d'une taxe sur les carburants pour les transporteurs – de prélever à partir de 2006 une taxe sur le CO₂ pour les combustibles qui se montera à environ 9 centimes par litre de mazout et de donner une chance au centime climatique pour les carburants.

l'introduction de la taxe sur le CO₂, transformer cet accord en un engagement formel. Si elles le font, la taxe sur le CO₂ leur sera restituée. Elles ne pourront, toutefois, pas bénéficier de la redistribution des taxes prélevées.

Utiliser un modèle de référence

Étant donné que les PME n'emploient généralement pas de personnel spécialisé pour les questions d'énergie et d'environnement, l'AEEnEC a mis au point un modèle de référence adapté à leurs besoins. Les PME rassemblées au sein d'un groupe d'au moins 30 entreprises s'efforcent conjointement de réduire leur consommation d'agents énergétiques d'origine fossile. Les modèles de référence constituent la base pour la détermination des objectifs. Cette offre de l'AEEnEC s'adresse aux entreprises dont les dépenses énergétiques sont inférieures à 100 000 francs par an.

Les entreprises interrogées déjà membres d'un tel groupe apprécient notamment l'échange d'expériences, l'exploitation du potentiel d'innovation et le gain en termes d'image. Elles signalent, toutefois, qu'une collaboration avec l'AEEnEC ne constitue une alternative intéressante que pour les PME chez lesquelles le rapport entre les dépenses énergétiques et la masse salariale soumise à l'AVS est relativement élevé, ce qui devrait principalement s'appliquer aux entreprises de taille moyenne. Selon certaines personnes interrogées, les petites entreprises devraient quant à elles être en mesure de réaliser d'importantes économies à moindre coût.

À ce jour, le modèle de référence a été mis en place avec succès dans plusieurs groupes d'entreprises. Il est particulièrement répandu dans

l'hôtellerie-restauration. Les entreprises interrogées estiment que la charge administrative induite par la convention d'objectifs est faible. Si les accords volontaires sont remplacés par des engagements contractuels, les exigences seront plus élevées, ce qui pourrait se traduire par une augmentation de la charge administrative.

Conclusion

La commission d'experts «Forum PME» a pris position en tenant compte des résultats du test de compatibilité PME. Elle a, en particulier, souligné les retombées négatives d'une taxe sur les carburants pour les transporteurs et s'est prononcée en faveur de la variante 3 (taxe sur le CO₂ pour les combustibles, centime climatique pour les carburants). Au regard des résultats de la procédure de consultation, le Conseil fédéral a décidé, le 23 mars 2005, de prélever à partir de 2006 une taxe sur le CO₂ pour les combustibles qui se montera à environ 9 centimes par litre de mazout. Il a décidé de donner une chance au centime climatique pour les carburants. Toutefois, si cette mesure s'avérait inefficace, une taxe serait également prélevée sur les carburants, sachant qu'il sera possible d'en exempter le diesel. ■