



29.9.2023

Rapport explicatif concernant la modification de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂, RS 641.711)

Paquet d'ordonnances environnementales de l'automne 2023

Table des matières

1 Introduction..... 3

2 Grandes lignes du projet..... 4

3 Relation avec le droit international 6

4 Commentaires des différentes modifications..... 7

5 Conséquences..... 18

1 Introduction

En ratifiant l'Accord de Paris (accord sur le climat) le 6 octobre 2017, la Suisse s'est engagée auprès de la communauté internationale à réduire de moitié ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et de 35 % en moyenne pour la période allant de 2021 à 2030, par rapport au niveau de 1990. Le Parlement avait approuvé cet objectif par un arrêté fédéral le 16 juin 2017¹. L'obligation de compenser s'appliquant aux importateurs de carburants, les valeurs cibles fixées pour les véhicules neufs et le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) sont des instruments existants importants pour atteindre les objectifs de réduction.

L'exécution de l'obligation de compenser à laquelle sont soumis les importateurs de carburants sera simplifiée. La révision prévoit de fixer, au niveau de l'ordonnance, les conditions déjà exigées pour l'agrément des organismes de validation et de vérification et comporte des assouplissements pour les projets ayant recours à l'hydrogène et au charbon végétal menés en Suisse ainsi que pour les projets portant sur le gaz de décharge menés à l'étranger. La révision contient en outre des simplifications des méthodes de calcul et une extension du champ d'application pour les projets en rapport avec les réseaux de chauffage à distance.

S'agissant des prescriptions en matière d'émissions de CO₂ des véhicules neufs, la procédure d'exécution existante sera adaptée à l'évolution actuelle et simplifiée là où c'est possible. La répartition des compétences entre l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) sera redéfinie. La révision de l'ordonnance comprend en outre une adaptation du champ d'application ainsi que des modifications découlant de la numérisation des processus d'immatriculation des véhicules.

Pour ce qui est du SEQE, il convient d'adapter le système d'exécution actuel aux développements réalisés dans l'Union européenne (UE). L'aviation est le principal secteur concerné : la quantité maximale de droits d'émission disponible (*cap* ou plafond) et celle attribuée à titre gratuit doivent être réduites en 2024 et en 2025, et le champ d'application doit être élargi aux régions ultrapériphériques de l'UE.

Les valeurs relatives à l'impact climatique des gaz à effet de serre seront adaptées en tenant compte des directives de l'accord sur le climat. Les valeurs actualisées correspondent aux connaissances scientifiques les plus récentes et sont tirées du 5^e rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)².

¹ FF 2017 4017

² Potentiel de réchauffement planétaire (PRP 100) selon le tableau 8.A.1 figurant dans The Physical Science Basis. Contribution du Groupe de travail I au 5^e rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, Cambridge University Press, 2013 (en anglais)

2 Grandes lignes du projet

Les principaux éléments du projet sont exposés ci-après ; les différents instruments sont expliqués dans l'ordre où ils figurent dans l'ordonnance.

2.1 Obligation de compenser s'appliquant aux importateurs de carburants fossiles

L'obligation de compenser s'appliquant aux producteurs et importateurs de carburants fossiles est maintenue. Ceux-ci seront tenus, comme jusqu'à présent, de compenser une partie des émissions de CO₂ issues du trafic par des projets ou des programmes de protection du climat réalisés en Suisse et à l'étranger. L'obligation de compenser continuera d'être réputée remplie à la remise d'attestations nationales et internationales.

Un article supplémentaire fixe désormais, dans l'ordonnance, le processus d'agrément en vigueur pour les organismes de validation et de vérification (OVV) (art. 11a). Les art. 6 et 9 sont complétés et mentionnent les visites du site effectuées par les OVV dans le cadre de la validation et de la vérification des différents projets. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) sera informé de ces visites et pourra y participer.

Des modifications sont apportées en lien avec les projets, menés en Suisse ou à l'étranger, pouvant donner lieu à la délivrance d'attestations. Ainsi, l'annexe 2a est adaptée en certains points concernant les projets réalisés à l'étranger, afin de tenir davantage compte de la réalité propre aux projets portant sur le gaz de décharge. En outre, davantage de souplesse est introduite à l'annexe 3 pour les projets ou programmes ayant recours à l'hydrogène ou au charbon végétal et étant menés en Suisse. Contrairement à ce que prévoyait le texte mis en consultation, les projets de compensation peuvent continuer à recourir à des fluides frigorigènes fluorés, et ce pour deux raisons : difficulté, dans certains cas, d'exploiter les pompes à chaleur avec des fluides frigorigènes naturels, d'une part, et nécessité d'accélérer la transition énergétique, d'autre part.

Enfin, l'annexe 3a, qui précise les exigences relatives au calcul concernant les réseaux de chauffage à distance, est remaniée afin d'élargir son champ d'application. D'une part, celui-ci inclut désormais davantage de types de réseaux de chauffage à distance (remplacement de chaudière, extension ou densification, ou combinaison des deux). D'autre part, il précise les équations relatives au calcul des émissions de référence.

2.2 Mesures techniques de réduction des émissions de CO₂ s'appliquant aux voitures de tourisme, aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers

L'OFEN reprendra les compétences de l'OFROU qui sont étroitement liées à l'exécution des prescriptions en matière d'émissions de CO₂ à partir du 1^{er} janvier 2024, notamment le calcul, la décision et la facturation d'une éventuelle sanction liée au CO₂ pour les petits importateurs, ainsi que le traitement des cessions de véhicules. La présente révision des articles correspondants crée la base légale pour le transfert de ces compétences à l'OFEN.

En outre, la définition des véhicules importés réputés immatriculés pour la première fois en Suisse sera étendue, à partir du 1^{er} janvier 2024, à ceux immatriculés à l'étranger jusqu'à douze mois en arrière, la prestation kilométrique étant désormais également prise en compte. Ces adaptations doivent permettre de lutter contre les abus potentiels.

Par ailleurs, diverses précisions matérielles et rédactionnelles seront apportées, et des optimisations administratives seront effectuées en rapport avec le passage progressif des processus d'immatriculation des véhicules aux données électroniques et les expériences faites dans le cadre de l'exécution en cours.

2.3 SEQE

Le SEQE est maintenu pour les exploitants d'installations et pour les exploitants d'aéronefs. Par analogie avec les développements réalisés dans l'UE, un nouveau facteur de réduction

plus important sera appliqué dès 2024 dans le SEQE pour les aéronefs concernant le calcul du plafond et l'attribution à titre gratuit de droits d'émission aux exploitants d'aéronefs sera réduite pour les années 2024 et 2025. L'annexe 15 doit par conséquent être modifiée.

En outre, le champ d'application est élargi aux vols à destination des régions ultrapériphériques (Guadeloupe, Guyane française, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Açores, Madère et Îles Canaries). Les exploitants d'aéronefs qui effectuent des vols à destination de ces régions se voient attribuer des droits d'émission à titre gratuit pour autant qu'ils annoncent à l'OFEV les données relatives aux tonnes-kilomètres correspondantes de l'année 2018.

S'agissant des exploitants d'installations qui participent au SEQE, des précisions mineures sont apportées en ce qui concerne le calcul de l'attribution à titre gratuit de droits d'émission, qui se base sur le référentiel de combustible et le référentiel propre aux émissions des procédés. Dorénavant, le délai applicable au dépôt de la demande d'adaptation de la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit est fixé au 31 mars de l'année suivante. Le délai relatif à la remise des droits d'émission passe quant à lui du 30 avril au 30 septembre pour tous les participants au SEQE.

2.4 Effet climatique des gaz à effet de serre

Les valeurs de l'annexe 1 relatives à l'effet des gaz à effet de serre sur le réchauffement climatique sont actualisées en tenant compte des directives de l'accord sur le climat. L'impact climatique des gaz à effet de serre est régulièrement examiné dans le cadre des travaux du GIEC. Les valeurs actualisées sont tirées du 5^e rapport d'évaluation du GIEC³. L'adaptation de l'effet du méthane entraîne une modification de l'annexe 3b.

³ Potentiel de réchauffement planétaire (PRP 100) selon le tableau 8.A.1 figurant dans The Physical Science Basis. Contribution du Groupe de travail I au 5^e rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, Cambridge University Press, 2013 (en anglais)

3 Relation avec le droit international

Telle que proposée, l'ordonnance est compatible avec les engagements que la Suisse a pris vis-à-vis de la communauté internationale, notamment avec l'accord sur le climat. En modifiant les modalités relatives au SEQE dans le domaine de l'aviation, la Suisse satisfait aux obligations qui lui incombent en vertu de l'accord qu'elle a conclu avec l'UE sur le couplage de leurs SEQE⁴. Cet accord prévoit en effet que la réglementation de la Suisse reflète celle de l'UE dans le domaine de l'aviation.

⁴ RS 0.814.011.268

4 Commentaires des différentes modifications

Art. 5b, al. 3

La mention de l'organisme de vérification à l'al. 3 est supprimée, car, en vertu de l'art. 9, al. 6, cet organisme formule déjà une recommandation dans le cadre de l'évaluation annuelle de la quantification.

Art. 6, al. 5 et 5^{bis}

Le contenu du projet ou du programme doit, comme jusqu'à présent, être examiné à des fins d'assurance qualité par un organisme de validation agréé par l'OFEV (validation) avant qu'une demande de délivrance d'attestations puisse être déposée auprès de l'OFEV.

Dans le cadre de la validation, l'organisme de validation procède au besoin à des visites du site. Il informe le requérant et l'OFEV de la date à laquelle il prévoit cette visite (al. 5). L'OFEV peut y participer sans préavis. L'organisme de validation lui transmet ainsi toutes les informations nécessaires à sa participation. Lors de l'organisation et de la réalisation de ces visites, il tient compte des procédures propres à l'entreprise. Cette possibilité de participer aux visites du site permet de renforcer les échanges entre les différents acteurs (requérant, concepteur de projet et organisme de validation), de répondre rapidement aux questions et de renforcer la surveillance des organismes de validation par l'OFEV. Cette pratique existe déjà aujourd'hui et doit être explicitement intégrée dans l'ordonnance au moyen d'une adaptation de la disposition.

Art. 9, al. 3^{bis}

Le requérant recueille, comme jusqu'ici, les données nécessaires et les consigne dans un rapport de suivi. Celui-ci est contrôlé, aux frais du requérant, par un organisme de vérification indépendant (vérification).

Dans le cadre de la vérification, l'organisme de vérification procède à des visites du site qu'il annonce suffisamment tôt au requérant et à l'OFEV. Ce dernier peut participer sans préavis à ces visites (al. 3^{bis}). Aussi, l'organisme de vérification lui transmet toutes les informations nécessaires à sa participation. Lors de l'organisation et de la réalisation de ces visites, il tient compte des procédures propres au terrain. La possibilité de participer aux visites du site permet de renforcer les échanges entre les différents acteurs (requérant, concepteur de projet et organisme de vérification), ainsi qu'une surveillance renforcée des organismes de vérification. Cette pratique existe déjà aujourd'hui et doit être explicitement intégrée dans l'ordonnance au moyen d'une adaptation de la disposition.

Art. 11a Organismes de validation et de vérification

Le nouvel art. 11a fixe, dans l'ordonnance, la procédure d'agrément des organismes de validation et de vérification (OVV) qui s'applique aujourd'hui déjà dans le cadre de l'exécution. Un OVV doit donc déposer une demande en ce sens auprès de l'OFEV (al. 1). Les organismes intéressés par une activité de validation ou de vérification doivent remplir le formulaire de demande d'agrément mis à disposition par l'OFEV et présenter à ce dernier les informations et documents listés dans ce formulaire. S'agissant de la validation et de la vérification dans le cadre de la compensation à l'étranger, il est possible de former des consortiums composés d'experts locaux et de responsables qualité internationaux.

L'OVV reçoit l'agrément s'il remplit les conditions fixées à l'al. 1, let. a à c. Il doit notamment prouver sa compétence technique en démontrant de manière compréhensible ses connaissances et ses qualifications (al. 1, let. a). Il s'agit notamment de la connaissance des dispositions applicables et des communications pertinentes publiées par l'OFEV en sa qualité d'autorité d'exécution, dont les mises à jour sont signalées dans les newsletters « Compensation des émissions de CO₂ » de l'OFEV. Dans le cadre de projets et de programmes réalisés à l'étranger, il doit également apporter la preuve de ses connaissances du contexte local. L'OVV doit aussi disposer d'une procédure d'assurance qualité (al. 1, let. b). En d'autres termes, en

tant qu'entreprise, chaque OVV doit disposer du personnel spécialisé suivant : au moins une personne ayant une expertise technique, au moins une personne responsable de l'assurance qualité et une personne assumant la responsabilité globale. Une même personne peut exercer plusieurs fonctions. La personne responsable de l'assurance qualité et celle assumant la responsabilité globale doivent être salariées de l'OVV, alors que les experts peuvent être engagés sur mandat. Ce dernier est tenu de faire appel, pour la validation ou la vérification, uniquement aux experts qu'il a indiqués dans sa demande d'agrément, excepté pour des prestations auxiliaires de moindre importance. Une personne peut en principe exercer les trois fonctions (expert technique, responsable qualité et responsable général) pour l'OVV. Toutefois, lors de l'examen d'un projet donné, elle peut agir en qualité soit d'expert technique, soit de responsable qualité, ces deux fonctions ne pouvant être assumées simultanément. Elle peut néanmoins œuvrer à la fois en tant qu'expert technique et responsable général ou en tant que responsable qualité et responsable général. Dans tous les cas, un OVV n'est agréé par l'OFEV que s'il inscrit au moins deux personnes, dont une au moins doit être employée par l'OVV. Cette personne devra agir à titre de responsable général et de responsable qualité.

L'OVV doit en outre prouver de manière transparente l'indépendance des experts pour chaque type de projet (al. 1, let. c).

L'OFEV vérifie que les critères d'agrément sont remplis et communique ensuite sa décision par écrit. Si la décision est positive, il donne l'agrément à l'OVV et l'inscrit sur la liste des OVV agréés publiée. Les organismes agréés avant le 1^{er} novembre 2023 ne seront pas soumis à une nouvelle procédure d'agrément tant que leurs données ne changent pas. Un OVV agréé doit communiquer spontanément et sans délai à l'OFEV tout changement pertinent par rapport à l'agrément (p. ex. le départ d'un expert agréé). En cas de changement, il devra démontrer que les conditions restent remplies, tant sur le plan technique qu'au niveau du personnel.

L'OFEV contrôle régulièrement que l'OVV satisfait aux exigences en examinant la qualité des rapports remis. Lorsque des indices laissent à penser que les conditions relatives à l'agrément, par exemple l'adéquation technique, ne sont plus remplies, il peut ordonner des mesures visant à corriger les lacunes constatées (al. 2). L'OVV est tenu de fournir à l'OFEV les renseignements correspondants et de participer à la définition des mesures contraignantes. L'OFEV peut retirer l'agrément si les exigences ne sont toujours pas respectées et si les mesures définies ne sont pas prises.

Art. 17 Importateur

Les prescriptions en matière d'émissions de CO₂ des véhicules portent sur l'admission à la circulation en Suisse (art. 10 ss de la loi sur le CO₂ ; Message relatif à l'initiative populaire « pour des véhicules plus respectueux des personnes » et à une modification de la loi sur le CO₂, FF 2010 918). Par conséquent, le destinataire de ces prescriptions et donc celui de la sanction (l'importateur ou le constructeur) sont déterminés au moment de l'immatriculation du véhicule. Depuis l'entrée en vigueur des prescriptions en matière d'émissions de CO₂, c'est le code du titulaire de la réception par type utilisé lors de l'immatriculation qui était déterminant dans le cadre de l'exécution. La personne associée à ce code était alors considérée comme l'importateur au sens des prescriptions en matière d'émissions de CO₂. Du fait de la numérisation de l'immatriculation et ainsi du remplacement en cours de la réception par type par le certificat de conformité (COC) électronique au sens de l'art. 37 du règlement (UE) 2018/858⁵, le code du titulaire de la réception par type utilisé jusqu'à présent pour déterminer l'importateur est progressivement supprimé.

L'al. 1 reprend dans une large mesure l'al. 2, let. c, en vigueur. Il dispose que la personne qui possède une attestation d'importateur délivrée par l'OFEN avant l'immatriculation est

⁵ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 à 218.

considérée comme l'importateur du véhicule. C'est dorénavant l'OFEN, et non plus l'OFROU, qui est compétent pour le traitement des attestations.

En raison de la suppression du code du titulaire de la réception par type, le nouvel art. 17, al. 2, prévoit que l'importateur d'un véhicule est la personne qui entreprend les démarches nécessaires à l'immatriculation, à savoir la saisie du véhicule dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation visé à l'art. 89a de la loi fédérale sur la circulation routière (RS 741.01), ou qui enregistre ou fait enregistrer dans ce système le véhicule à son nom. Ainsi, il y est inscrit comme étant l'importateur. Avec cette nouvelle formulation plus générale, la disposition demeure valable en cas de modification lors du processus d'immatriculation. L'al. 2 reprend en substance les let. a et b en vigueur. Dans la pratique, il arrive souvent que l'importateur charge un prestataire de services ou un tiers (p. ex. transporteur) de saisir le véhicule dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation. Dans de tels cas, ce n'est bien entendu pas le tiers ou le prestataire qui est inscrit comme l'importateur du véhicule, mais bien la personne qui l'a mandaté pour réaliser cette tâche.

L'al. 3 prévoit les cas d'exception : dans le cadre de l'exécution des prescriptions en matière d'émissions de CO₂, il est arrivé que certains véhicules entrant dans le champ d'application de celles-ci aient été immatriculés sans qu'une attestation n'ait été délivrée ou que la personne ayant demandé l'immatriculation ne puisse plus être identifiée a posteriori dans le système. Afin que ces véhicules puissent aussi être attribués à un importateur aux fins de l'exécution des prescriptions en matière d'émissions de CO₂, c'est la personne qui a annoncé le véhicule pour le dédouanement qui est considérée comme l'importateur.

L'al. 1 en vigueur est abrogé, car il ne présente aucune valeur normative supplémentaire par rapport à la loi.

Art. 17a, al. 2

La directive 2007/46/CE mentionnée dans la disposition jusqu'à présent a été remplacée par le règlement (UE) 2018/858, figurant également dans celle-ci. Le renvoi au règlement (UE) 2018/858 couvrant ainsi désormais tous les cas de figure, celui à la directive 2007/46/CE est supprimé. En outre, du fait de la révision totale de l'art. 17, le règlement (UE) 2018/858 est cité pour la première à l'art. 17a, al. 2. La note de bas de page est donc adaptée en conséquence.

Art. 17b, al. 2

La directive 2007/46/CE mentionnée dans la disposition jusqu'à présent a été remplacée par le règlement (UE) 2018/858, figurant également dans celle-ci. Le renvoi au règlement (UE) 2018/858 couvrant ainsi désormais tous les cas de figure, celui à la directive 2007/46/CE est supprimé. En outre, du fait de la révision totale de l'art. 17, le règlement (UE) 2018/858 est cité pour la première à l'art. 17a, al. 2. La note de bas de page est donc adaptée en conséquence.

Art. 17c, al. 2

La directive 2007/46/CE mentionnée dans la disposition jusqu'à présent a été remplacée par le règlement (UE) 2018/858, figurant également dans celle-ci. Le renvoi au règlement (UE) 2018/858 couvrant ainsi désormais tous les cas de figure, celui à la directive 2007/46/CE est supprimé. En outre, du fait de la révision totale de l'art. 17, le règlement (UE) 2018/858 est cité pour la première à l'art. 17a, al. 2. La note de bas de page est donc adaptée en conséquence.

Art. 17d, al. 3 et 4

En vertu des dispositions en vigueur jusqu'ici, les véhicules immatriculés à l'étranger plus de six mois avant la déclaration en douane n'entraient pas dans le champ d'application des prescriptions en matière d'émissions de CO₂. La pratique a toutefois montré que ce délai était de plus en plus souvent dépassé avant la déclaration en douane. Afin de lutter contre

de potentiels abus de ce type, le délai est porté à douze mois et est complété par un critère relatif à la prestation kilométrique (al. 3, let. a et b). Ainsi, les véhicules immatriculés à l'étranger entre six et douze mois avant la déclaration en douane entreront désormais dans le champ d'application de ces prescriptions seulement si leur kilométrage est inférieur à 5000 km au moment de la déclaration en douane (al. 3, let. b, ch. 1). Parfois, la prestation kilométrique d'un véhicule n'est saisie qu'au moment de la première admission à la circulation ; dans de tels cas, c'est la prestation kilométrique à ce moment-là qui est déterminante (al. 3, let. b, ch. 2). En règle générale, lors de l'immatriculation, le kilométrage correspond approximativement à celui relevé à la date de la déclaration en douane. L'OFEN contrôle de manière appropriée la date d'immatriculation à l'étranger et la prestation kilométrique. Il peut procéder, à cet effet, à des contrôles ponctuels. Le règlement (UE) 2019/631⁶ prévoit un délai semblable fixé à trois mois, durée qui est en l'occurrence allongée compte tenu du marché suisse, basé sur l'importation et caractérisé par un fort pouvoir d'achat.

L'al. 4 est abrogé en raison de l'élargissement du champ d'application relatif aux véhicules admis pour la première fois à la circulation à l'étranger.

Art. 17e Année de référence

Des précisions rédactionnelles sont apportées à cet article. L'année de référence désigne l'année pour laquelle l'atteinte des valeurs cibles spécifiques est vérifiée. Le contrôle effectif peut, en revanche, également avoir lieu l'année suivante.

Art. 18, al. 3

L'acronyme OFEN est utilisé à l'al. 3, car il est dorénavant introduit à l'art. 17, al. 1.

Art. 22a, al. 2

Chaque importateur (y c. grand importateur) peut convenir avec un grand importateur que celui-ci lui reprenne des véhicules (cession). Pour ce faire, l'importateur cédant le véhicule devait jusqu'à présent annoncer la cession à l'OFROU. Désormais, cette annonce se fait auprès de l'OFEN et peut être réalisée par l'importateur cédant un véhicule ou par le grand importateur reprenant le véhicule.

Art. 23 Obligations des importateurs

L'acronyme OFROU est introduit à l'al. 1, car il s'agit de la première mention de cet office dans l'acte.

L'al. 2 reprend, en substance, l'art. 1^{bis} en vigueur, mais s'articule désormais en deux lettres. L'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) est citée pour la première fois à cet alinéa et doit donc être introduite, avec la précision du numéro RS en note de bas de page. Le renvoi à la directive 2007/46/CE, remplacée par le règlement (UE) 2018/858, n'est plus nécessaire et, partant, est supprimé. En outre, le règlement (UE) 2018/858 étant désormais introduit à l'art. 17a, al. 2, le renvoi figurant dans la note de bas de page à l'art. 23 doit être adapté.

L'al. 3 correspond à la dernière phrase de l'al. 1^{bis} en vigueur : aux fins du contrôle des données, l'OFEN peut exiger que le grand importateur remette ultérieurement un duplicata ou une copie du COC.

L'al. 4 correspond à la pratique actuelle. En effet, les petits importateurs doivent, au préalable, faire attester les véhicules qu'ils souhaitent immatriculer. Les attestations sont dorénavant délivrées par l'OFEN. L'al. 2 en vigueur est repris à l'art. 35, al. 1^{bis}.

⁶ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

Art. 25, al. 1

Pour les véhicules à moteur électrique hybride rechargeable, ce n'est pas la valeur d'émission de CO₂ combinée selon le WLTP⁷ qui est déterminante, comme pour les véhicules ayant d'autres types de propulsion, mais la valeur d'émission de CO₂ combinée pondérée selon le WLTP. La disposition de l'al. 1 est ainsi adaptée à la pratique existante.

Art. 35, al. 1 et 1^{bis}

Lorsque les émissions de CO₂ d'un véhicule d'un petit importateur dépassaient la valeur cible spécifique, la sanction était jusqu'à présent prononcée par l'OFROU. Désormais, cette compétence est transférée à l'OFEN (al. 1).

Comme jusqu'à présent, les petits importateurs doivent payer une sanction au sens de l'art. 13 de la loi sur le CO₂ avant la première immatriculation d'un véhicule, dans la mesure où une telle sanction est due (al. 1^{bis}). Cette disposition est reprise de l'art. 23, al. 2, existant. Dorénavant, les petits importateurs doivent acquitter la sanction auprès de l'OFEN et non plus auprès de l'OFROU.

Art. 37, al. 1

La disposition relative au versement du produit des sanctions au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) est formulée de manière plus générale. La suppression de l'indication temporelle permet aux autorités d'exécution d'organiser le processus de manière plus flexible et plus efficace.

Art. 46b, al. 6

L'al. 6 précise que la demande visée à l'al. 2 et la preuve visée à l'al. 3 doivent être remises en même temps que le rapport de suivi au sens de l'art. 52, à savoir au 31 mars.

Art. 46e, al. 1 et 3

Les renvois à l'annexe 15 sont adaptés. Du fait de la nouvelle teneur de celle-ci, les détails relatifs au calcul de la quantité maximale de droits d'émission disponibles figurent dorénavant à l'annexe 15, ch. 1. Pour la même raison, ceux concernant le calcul de la quantité versée dans la réserve spéciale figurent à l'annexe 15, ch. 2. Les renvois correspondants sont donc adaptés.

Art. 46f, al. 1 et 4

Les renvois à l'annexe 15 sont adaptés à l'al. 1. Le calcul de la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit à un exploitant d'aéronefs est désormais détaillé à l'annexe 15, ch. 3. L'al. 4 est abrogé au 1^{er} janvier 2024 : à partir de cette année-là, les droits d'émission qui n'ont pas pu être attribués à titre gratuit sont mis aux enchères (art. 48, al. 1). La gestion des droits d'émission n'ayant pas pu être attribués entre 2020 et 2023 est réglée dans les dispositions transitoires (art. 146y, al. 2).

Art. 46g Attribution supplémentaire de droits d'émission à titre gratuit pour les vols à destination des régions ultrapériphériques

Ce nouvel article régit l'attribution supplémentaire de droits d'émission à titre gratuit pour les vols à destination des régions ultrapériphériques. L'annexe 13, ch. 1a, énumère les régions ultrapériphériques (al. 1). Les détails relatifs au calcul y afférent figurent à l'annexe 15, ch. 4. Les exploitants d'aéronefs souhaitant bénéficier d'une telle attribution supplémentaire prouvent à l'OFEV, jusqu'au 31 août 2024, qu'ils ont effectué des vols à destination des régions ultrapériphériques en 2018 (al. 2). Le choix de l'année 2018 garantit que le calcul de l'attribution supplémentaire de droits d'émission à titre gratuit se fonde sur la même base que le calcul de l'attribution visée à l'art. 46f. La preuve que sont tenus de fournir les exploitants d'aéronefs

⁷ WLTP (*Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure*) est une procédure d'essai pour la consommation de carburants et les émissions des véhicules à moteur légers.

doit comprendre la vérification, aux frais de ces derniers, des données relatives aux tonnes-kilomètres des vols concernés (distance parcourue et la charge utile transportée). L'organisme de vérification doit à cet égard remplir les exigences prévues à l'annexe 18, ch. 4 (al. 3). Les exploitants d'aéronefs doivent apporter la preuve au moyen du modèle mis à disposition par l'OFEV (al. 4). Cette façon de procéder concernant la saisie des tonnes-kilomètres en tant que bases du calcul de l'attribution supplémentaire de droits d'émission à titre gratuit a déjà fait ses preuves, car elle a été appliquée lors de l'intégration de l'aviation dans le SEQE.

Art. 48, al. 1 et 1^{bis}

Désormais, ce ne sont plus 15 % des droits d'émission disponibles pour les aéronefs qui sont mis aux enchères, mais les droits d'émission qui ne sont pas attribués à titre gratuit (al. 1). L'art. 1^{bis} est adapté en conséquence sur le plan rédactionnel.

Art. 55, al. 3

Le délai relatif à la remise des droits d'émission passe du 30 avril au 30 septembre pour tous les participants au SEQE.

Art. 91, al. 5

Les let. b, c, d et g, de l'al. 5 sont abrogées. Depuis la révision de l'ordonnance sur le CO₂ entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021, les projets ou programmes réalisés par l'entreprise elle-même ne peuvent plus être utilisés pour remplir l'obligation de compenser. L'alinéa a donc été restructuré en conséquence d'un point de vue rédactionnel.

Art. 92, al. 4

En vertu de l'art. 28 de la loi sur le CO₂, il n'est plus possible de remettre des certificats de réduction des émissions pour acquitter une sanction en cas de non-compensation. Les certificats de réduction sont donc supprimés de l'art. 92, al. 4.

Art. 132 Indemnisation des frais

Des recettes issues de la taxe sur le CO₂ de l'ordre de 1,086 milliard de francs sont inscrites au budget 2023. En raison des recettes de la taxe estimées pour les années à venir, l'indemnisation pour les frais d'exécution doit être relevée à 1,85 % des recettes de la taxe. Ce taux permet de couvrir la charge d'exécution actuelle, qui équivaut à quelque 20,1 millions de francs (8,9 pour les charges de biens et services et 11,2 pour les charges de personnel).

Art. 134, al. 1, let. a

L'Office fédéral des douanes et de la sécurité des frontières (OFDF) met à la disposition de l'OFROU et dorénavant aussi de l'OFEN les données d'importation déjà disponibles dans ses systèmes et qui sont pertinentes pour l'exécution des dispositions relatives au CO₂. Il s'agit notamment de la personne désignée comme importateur dans la déclaration en douane (cf. art. 17, al. 3, let. c) et de la date de la déclaration en douane (cf. art. 17d, al. 3). Comme jusqu'à présent, l'OFROU fournit à l'OFEN les autres données nécessaires pour l'exécution du chapitre 3.

Art. 135, let. f, note de bas de page

La note de bas de page est actualisée afin de renvoyer à la version la plus actuelle du règlement (CE) n° 748/2009.

Art. 146x Véhicules déjà dédouanés

L'art. 17d, al. 3, s'applique jusqu'au 31 décembre 2024 dans sa teneur en vigueur aux véhicules pour lesquels une déclaration en douane a été présentée jusqu'au 31 décembre 2023 : ces véhicules n'entrent pas dans le champ d'application des prescriptions en matière d'émissions de CO₂ en 2024 s'ils ont été immatriculés à l'étranger plus de six mois avant la déclara-

tion en douane. Cette réglementation transitoire se révèle importante notamment pour les véhicules qui ont été immatriculés à l'étranger plus de six mois mais douze mois au plus avant leur déclaration en douane en Suisse et qui présentent une prestation kilométrique de 5000 km au maximum. En effet, ces véhicules entrent désormais dans le champ d'application des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ (art. 17d, al. 3) ; celles-ci ne s'appliquent toutefois que dès 2025 en raison de la réglementation transitoire.

Art. 146y Droits d'émission pour les exploitants d'aéronefs

Tant que la réserve spéciale visée à l'annexe IB de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen contient suffisamment de droits d'émission, l'OFEV ne garde pas en réserve à partir de 2024 des droits d'émission pour les nouveaux exploitants d'aéronefs ou ceux en forte croissance (al. 1). La réserve spéciale comporte aujourd'hui quelque 100 000 droits d'émission, ce qui correspond à 10 % de la quantité disponible en 2023 pour l'attribution à titre gratuit. Sous l'effet de la pandémie de COVID-19, le trafic aérien n'a pas retrouvé son niveau de 2018, qui constitue l'année de référence pour le calcul de l'attribution. Étant donné qu'on ne compte depuis 2020 ni nouveaux exploitants d'aéronefs ni exploitants en forte croissance, la réserve spéciale contient suffisamment de droits d'émission (al. 1).

La disposition de l'actuel art. 46f, al 4, qui prévoit que les droits d'émission qui ne peuvent être attribués à titre gratuit entre 2020 et 2023 sont annulés, est reprise dans cette disposition transitoire (al. 2). Dès 2024, les droits d'émission qui ne peuvent être attribués à titre gratuit seront mis aux enchères en vertu de l'art. 48, al. 1.

4.1 Annexes

Annexe 1 Effet des gaz à effet de serre sur le réchauffement climatique en éq.-CO₂

Les différents gaz à effet de serre induisent un réchauffement plus ou moins important. Les gaz sont pondérés en fonction de leur impact sur le climat et exprimés en multiples de l'effet climatique du CO₂, soit en équivalents CO₂ (éq.-CO₂). Les valeurs font l'objet d'un examen scientifique périodique. Dans le cadre de l'accord sur le climat, les États Parties ont convenu d'utiliser les valeurs relatives à l'effet climatique issues du 5^e rapport d'évaluation du GIEC⁸⁹. Les valeurs de l'annexe 1 sont actualisées en conséquence.

Annexe 2a Réductions d'émissions ou renforcement des prestations de puits de carbone réalisés à l'étranger ne pouvant pas faire l'objet d'attestations

L'annexe 2a détaille les projets et programmes de réduction des émissions ou de renforcement des prestations de puits ne pouvant pas faire l'objet d'attestations internationales.

Cette annexe est désormais séparée en deux chiffres. Le ch. 1 englobe les let. a à l en vigueur. La let. a est en outre précisée. Comme c'est le cas actuellement, aucune attestation n'est délivrée pour les projets et les programmes dont les réductions d'émissions sont basées sur des investissements dans l'utilisation de combustibles ou de carburants fossiles pour la production d'énergie ou dans l'extraction d'agents énergétiques fossiles, et ce pour des questions d'incompatibilité avec les objectifs à long terme fixés dans l'accord sur le climat et avec la politique énergétique de la Suisse. Toutefois, les investissements destinés à augmenter l'efficacité énergétique dans les bâtiments et le secteur industriel (p. ex. remplacement de fenêtres ou isolation de façades) seront désormais autorisés à titre de projets de compensation, à l'exception des investissements dans les chauffages.

Le nouveau ch. 2 concerne quant à lui les programmes et projets portant sur le gaz de décharge visés au ch. 1, let. e. Cette précision permet de mieux tenir compte de la réalité propre à ces projets. En effet, ceux-ci nécessitent généralement une phase de forages exploratoires,

⁸ Potentiel de réchauffement planétaire (PRP 100) selon le tableau 8.A.1 figurant dans The Physical Science Basis. Contribution du Groupe de travail I au 5^e rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, Cambridge University Press, 2013 (en anglais).

⁹ Modalités, procédures et lignes directrices pour le cadre de transparence pour l'action et le soutien mentionné à l'article 13 de l'accord de Paris, Décision 18/CMA.1, art. 37. En anglais, téléchargeable sous : www.unfccc.int > Documents and decisions

qui dure deux à trois ans et qui a pour objectif de déterminer si les décharges se prêtent à l'utilisation énergétique du gaz de décharge. Ces forages exploratoires génèrent une grande partie de leurs émissions de gaz à effet de serre sous forme de grisou. Le brûlage à la torche du grisou est facilement quantifiable et peut être réalisé à moindres coûts (p. ex. torchage du méthane). La décision d'investir davantage dans l'utilisation énergétique du gaz de décharge est prise sur la base des résultats de la période exploratoire. Dorénavant, des attestations peuvent être délivrées pour 45 % des réductions d'émissions réalisées durant cette période lorsque l'énergie n'est pas utilisée¹⁰. Des attestations ne sont délivrées pour les 55 % restants qu'une fois que l'utilisation énergétique a lieu.

Annexe 3 Réductions d'émissions ou renforcement des prestations de puits de carbone réalisés en Suisse ne pouvant pas faire l'objet d'attestations

L'annexe 3 présente les projets et programmes de réduction d'émissions ou de renforcement des prestations de puits de carbone réalisés en Suisse ne pouvant pas faire l'objet d'attestations.

La let. e est assouplie afin de permettre, à titre de projet de compensation, le recours à l'hydrogène issu de la biomasse ou d'autres agents énergétiques renouvelables indépendamment de la technologie utilisée, dans la mesure où des exigences équivalentes à celles de l'art. 12b de la loi 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales¹¹ ou des dispositions d'exécution correspondantes sont respectées.

Le recours au charbon végétal comme matériau de construction sera désormais également autorisé (let. h, ch. 2). Lorsque du charbon végétal qui a d'abord été utilisé comme matériau de construction est ensuite utilisé comme engrais, il devra satisfaire aux exigences de l'ordonnance du 10 janvier 2001 sur les engrais¹² (let. h, ch. 1).

Annexe 3a Exigences relatives au calcul des réductions d'émissions et au plan de suivi concernant les projets et les programmes en relation avec un réseau de chauffage à distance

L'annexe 3a continue de s'appliquer tant aux projets qu'aux projets inclus dans un programme. Elle est complétée (ch. 1) de manière que d'autres types de réseaux de chauffage à distance soient désormais compris dans son champ d'application, à savoir : la construction d'un nouveau réseau de chauffage à distance dont une ou plusieurs sources de chaleur sont neutres en CO₂ (let. a), l'extension ou la densification d'un réseau de chauffage à distance existant dont les sources de chaleur sont essentiellement neutres en CO₂ (let. b) et le remplacement d'une ou de plusieurs sources de chaleur centrales alimentées aux combustibles fossiles d'un réseau de chauffage à distance existant par une ou plusieurs sources de chaleur essentiellement neutres en CO₂ ou l'ajout d'une ou de plusieurs sources de chaleur essentiellement neutres en CO₂ à un réseau de chauffage à distance existant (let. c). La combinaison de ces différentes possibilités sera bien entendu également possible et entrera dans le champ d'application (p. ex. le remplacement de la source de chaleur fossile d'un réseau de chauffage à distance existant par une source de chaleur neutre en CO₂ de plus grande capacité et, par conséquent, l'extension du réseau de chauffage à distance existant). Comme jusqu'à présent, au moins deux scénarios alternatifs plausibles pour le projet ou le programme devront être présentés dans la description du projet ou du programme. Ces deux scénarios pourront dorénavant couvrir une période de 20 ans au maximum (ch. 3.3). Par ailleurs, plusieurs notions sont précisées s'agissant des exigences liées au calcul des réductions d'émissions. Ainsi, les doubles comptages avec le SEQE sont évités : les droits d'émission attribués (ou délivrés) seront pris en compte dans le calcul des émissions de référence en vertu du ch. 3.4, équation 1

¹⁰ Selon le Centre pour le climat du Programme des Nations Unies pour l'environnement à Copenhague (*UNEP Copenhagen Climate Center*) et son évaluation du mécanisme de développement propre (*Clean Development Mechanism*), 45 % des projets approuvés selon la méthodologie « Landfill Power » sont potentiellement éligibles à l'octroi d'attestations internationales au sens de l'art. 6 de l'accord sur le climat. Le mécanisme est disponible sous : <https://unepccc.org/cdm-ji-pipeline/>.

¹¹ RS 641.61

¹² RS 916.171

(ou dans le calcul des émissions annuelles du projet en vertu du ch. 3.5, équation 1). Pour des raisons de simplifications de l'annexe 3a et de l'exécution, les exigences liées à la rétribution à prix coûtant (RPC) sont dorénavant prises en compte directement dans le facteur d'émission global du réseau de chauffage à distance (FE_{RC}). Ainsi, une déduction moyenne est introduite dans le calcul des émissions de référence des nouveaux consommateurs de chaleur ; cette déduction s'applique à tous les projets de compensation appartenant au champ d'application de l'annexe 3a, comme cela se fait déjà dans le cadre de l'encouragement des raccordements à un réseau de chauffage via le Programme Bâtiments. Le facteur d'émission global du réseau de chauffage à distance ($FE_{RC} = 0,211$ tonne d'éq.-CO₂/MWh) est ainsi plus bas que jusqu'à présent, mais demeure plus élevé que celui relatif au gaz naturel. Cette baisse est donc jugée proportionnée. Comme avec le droit en vigueur, l'équation 2 du ch. 3.4 pour les émissions de référence des nouveaux consommateurs de chaleur doit toujours être utilisée lorsque des consommateurs sont raccordés à un réseau de chauffage à distance nouveau ou existant après le début de la mise en œuvre au sens de l'art. 5, al. 3. L'équation 3 du ch. 3.4 permet dorénavant – en raison de l'élargissement du champ d'application de l'annexe 3a – de prendre en compte plus d'une source d'énergie fossile ou d'un mélange de sources neutres en CO₂ et fossiles. Des facteurs d'émission globaux conservateurs sont définis à cet effet pour le réseau de chauffage à distance existant (FE_{ce}). Lorsqu'un projet ne remplace que des sources de chaleur fossiles, le facteur d'émission dépend du combustible remplacé (gaz naturel, huile de chauffage ou gaz naturel et huile de chauffage) ; lorsqu'il remplace des sources de chaleur fossiles et renouvelables, un facteur d'émission diminué de moitié par rapport au facteur relatif au gaz naturel s'appliquera. Ainsi, les réseaux de chauffage à distance utilisant majoritairement des énergies renouvelables sont incités à recourir entièrement à des énergies renouvelables.

Annexe 3b Exigences relatives au calcul des réductions des émissions de méthane et au plan de suivi pour les projets et les programmes portant sur le gaz de décharge

L'annexe 3b est modifiée en ce sens que, conformément aux recommandations du GIEC, c'est le PRP (potentiel de réchauffement planétaire) non corrigé du méthane figurant à l'annexe 1 de l'ordonnance sur le CO₂, et non le PRP corrigé, qui est déterminant. Des modifications d'ordre rédactionnel sont en outre apportées à la version italienne.

Annexe 4a Calcul de la valeur cible spécifique

Le ch. 2 de l'annexe 4a contient les valeurs relatives au poids à vide moyen à prendre en compte dans le calcul de la valeur cible spécifique pour l'année 2024.

Annexe 5 Sanction en cas de non-respect de la valeur cible spécifique (art. 13, al. 1, de la loi sur le CO₂)

Le ch. 3 de l'annexe 5 fixe désormais le montant de la sanction pour l'année 2024.

Annexe 9 Calcul des droits d'émission attribués à titre gratuit aux exploitants d'installations participant au SEQE

Au ch. 1.3, les dispositions relatives au calcul, sur la base du référentiel de combustible pour la chaleur non mesurable, des droits d'émission attribués à titre gratuit sont précisées en conformité avec les prescriptions de l'UE à prendre en considération en vertu de l'art. 46. Le ch. 1.4 est adapté de sorte qu'une attribution à titre gratuit de droits d'émission sur la base du référentiel pour les émissions des procédés n'est garantie que pour les émissions de gaz à effet de serre liées directement et immédiatement à un procédé de production, à condition qu'aucun des référentiels visés aux ch. 1.1 à 1.3 ne s'applique. En vertu du nouveau ch. 1.8, dans le cas des installations d'incinération des déchets spéciaux qui remplissent un mandat d'élimination, l'attribution à titre gratuit est calculée, comme jusqu'à présent, sur la base du référentiel pour les émissions de procédé s'agissant des émissions générées par l'élimination des déchets spéciaux et du référentiel de combustible s'agissant des émissions générées par les combustibles de soutien.

Annexe°13 Exploitants d'aéronefs tenus de participer au SEQE

Le ch. 1, let. b, prévoit dorénavant que les vols à destination des régions ultrapériphériques comptent parmi les vols au départ de la Suisse à destination d'États membres de l'Espace économique européen. Le ch. 1a précise ces régions. Le ch. 2, let. l, est abrogé, car les vols à destination de ces dernières ne sont plus exclus du SEQE.

Annexe 15 Calcul de la quantité maximale de droits d'émission disponibles et de la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit pour les aéronefs

L'annexe 15 fait l'objet d'une refonte. Elle décrit le calcul de la quantité maximale de droits d'émission disponibles et de la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit pour les aéronefs jusqu'à 2025.

Le ch. 1.1 précise les référentiels (Réf) à appliquer lors de ces calculs. Pour les années 2020 à 2023, le référentiel s'élève à environ 0,642 droit d'émission pour 1000 tonnes-kilomètres (Réf₂₀₂₀). Par analogie avec les réglementations relatives au SEQE de l'UE, la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit est abaissée de respectivement 25 et 50 % pour les années 2024 et 2025. Cette baisse est mise en œuvre par l'adaptation des référentiels pour les années 2024 (Réf₂₀₂₄) et 2025 (Réf₂₀₂₅).

Le ch. 1.2.1 indique comment calculer la quantité maximale de droits d'émission disponibles pour les aéronefs (*cap* ou plafond pour l'aviation) pour l'année 2020. Le calcul se base sur la somme de toutes les données relatives aux tonnes-kilomètres communiquées par les exploitants d'aéronefs pour l'année 2018 (sans les vols à destination des régions ultrapériphériques). Cette somme est ensuite multipliée par le facteur Réf₂₀₂₀. La quantité de droits d'émission résultant de cette opération représente 82 % du plafond. Cette quantité extrapolée à 100 % correspond à la quantité maximale de droits d'émission disponibles pour l'année 2020 (Cap₂₀₂₀).

Le ch. 1.2.2 explique comment calculer, à partir du Cap₂₀₂₀, la quantité maximale de droits d'émission disponibles chaque année entre 2021 et 2023 (Cap₂₀₂₁, Cap₂₀₂₂, Cap₂₀₂₃). Un facteur de réduction annuel linéaire de 2,2 % est appliqué par rapport à 2020.

Le ch. 1.2.3 règle la manière dont le plafond doit être calculé pour 2024 et 2025. Par analogie avec les règles relatives au SEQE de l'UE, le plafond est calculé sur la base de la quantité disponible pour l'attribution à titre gratuit et la mise aux enchères (*cap* consolidé) et étendu aux droits d'émission liés à l'intégration dans le SEQE des vols à destination des régions ultrapériphériques (*cap* virtuel). Le Cap₂₀₂₀ consolidé correspond à 97 % du Cap₂₀₂₀, car la part disponible pour l'attribution à titre gratuit et la mise aux enchères s'élève à 97 %. Le Cap₂₀₂₃ consolidé est calculé de manière similaire, en appliquant le facteur de réduction annuel linéaire ($1^{\circ}-3^{\circ} \times 2,2 \% = 0,934$). Le Cap₂₀₂₀ virtuel est quant à lui calculé sur la base des données relatives aux tonnes-kilomètres des vols à destination des régions ultrapériphériques (RUP) effectués en 2018 et du référentiel applicable (Réf₂₀₂₀) (Cap[RUP]₂₀₂₀ virtuel). Dans ce cas, seule la quantité disponible pour l'attribution à titre gratuit et la mise aux enchères est prise en compte (facteur de 0,97). S'agissant du plafond virtuel pour l'année 2023 (Cap[RUP]₂₀₂₃ virtuel), le facteur de réduction linéaire (0,934) décrit plus haut est également appliqué.

Par conséquent, le plafond pour les années 2024 et 2025 est calculé sur la base de la somme des plafonds consolidé et virtuel pour l'année 2023, déduction faite du nouveau facteur de réduction annuel linéaire de 4,3 % (par rapport à 2020), valable à partir de 2024.

Le ch. 2 prévoit l'utilisation du plafond pour les années 2020 à 2023 : 82 % sont disponibles pour l'attribution à titre gratuit, 15 % sont gardés en réserve pour les enchères et 3 % sont gardés en réserve pour de nouveaux exploitants d'aéronefs ou pour des exploitants d'aéronefs en forte croissance.

Les ch. 3.1 à 3.4 précise la manière de calculer la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit pour l'année 2020 à chaque exploitant d'aéronefs (hors vols à destination des régions ultrapériphériques). Pour déterminer cette quantité, on part des données relatives aux tonnes-

kilomètres communiquées par les exploitants d'aéronefs pour l'année 2018, auxquelles on applique le référentiel déterminant et le facteur de réduction annuel linéaire.

Enfin, les ch. 4.1 et 4.2 établissent, de manière analogue, le calcul de la quantité de droits d'émission supplémentaires attribués à titre gratuit pour les vols à destination des régions ultrapériphériques. Le calcul se base sur les données relatives aux tonnes-kilomètres des vols effectués à destination de ces régions en 2018, vols que l'exploitant prouve à l'OFEV jusqu'au 31 août 2024 (cf. art. 46g). Ces données sont multipliées par le référentiel applicable et le facteur de réduction annuel linéaire pour déterminer la quantité de droits d'émission supplémentaires attribués à titre gratuit à chaque exploitant d'aéronefs.

Annexe 16 Exigences relatives au plan de suivi

Au ch. 3.2, le facteur d'émission pour le kérosène est modifié, et s'élève dorénavant à 3,16 tonnes de CO₂ par tonne de carburant.

5 Conséquences

5.1 Conséquences pour la Confédération

Les modifications proposées concernant l'obligation de compenser et les prescriptions en matière d'émissions permettront de poursuivre le développement des instruments sur la base des expériences faites dans l'exécution. Elles ont pour effet de simplifier cette dernière. Les calculs sont simplifiés, dans le cadre de l'obligation de compenser, pour les projets de réseaux de chauffage à distance, et leur champ d'application est élargi. Ainsi, moins de projets de la sorte nécessitent des calculs particuliers. Pour ce qui est des prescriptions relatives aux émissions, le transfert de la responsabilité de l'OFROU à l'OFEN conduit à une diminution de la charge de coordination interne incombant à l'administration. Les adaptations dans le domaine des véhicules d'occasion pourraient par ailleurs donner lieu à des sanctions légèrement plus élevées après un dépassement des valeurs cibles fixées pour le parc de véhicules.

La réduction de l'attribution à titre gratuit de droits d'émission pour les exploitants d'aéronefs participant au SEQE entraîne une légère hausse des recettes pour la Confédération en raison de la plus grande quantité de droits d'émission mis aux enchères. En effet, ceux-ci passeront de 180 000 en 2023 à environ 400 000 en 2024 et même à 650 000 en 2025. Les recettes supplémentaires en découlant pour la Confédération dépendent fortement des futurs prix des droits mis aux enchères. Le prix est actuellement de 85 euros par droit d'émission au sein de l'UE (en juillet 2023). En se fondant sur ce prix, on peut tabler sur des recettes supplémentaires pour les caisses fédérales de l'ordre de 19 millions de francs en 2024 et de 40 millions de francs en 2025.

L'adaptation de l'art. 132 engendre une hausse de l'indemnisation des frais d'exécution, les faisant passer de 15,7 à 20,1 millions de francs. Les frais d'exécution sont ainsi à nouveau totalement couverts. Par conséquent, ces moyens supplémentaires provenant des recettes issues de la taxe sur le CO₂ ne peuvent plus être redistribués.

5.2 Conséquences pour l'environnement

La standardisation de la base de calcul pour les réseaux de chauffage à distance favorise le fait de concevoir les projets de ce type comme des projets de compensation. L'assouplissement prévu pour les projets ayant recours à l'hydrogène ou au charbon végétal pourrait également entraîner une légère augmentation du nombre de projets de compensation.

La modification du traitement des véhicules d'occasion permet de réglementer de manière plus stricte les prescriptions en matière d'émissions.

Dans le cadre du développement du SEQE pour les aéronefs, qui se fait simultanément à celui de l'UE, le facteur de réduction plus important et la consolidation du plafond entraînent une réduction supplémentaire de celui-ci de quelque 60 000 tonnes d'éq.-CO₂ en 2024 et d'environ 90 000 tonnes d'éq.-CO₂ en 2025.

5.3 Conséquences pour l'économie

Les exigences s'appliquant aux organismes de validation et de vérification, qui seront désormais fixées dans l'ordonnance, correspondent aux exigences en vigueur. Leur inscription dans l'ordonnance n'entraîne pas de renforcement des conditions, mais confère aux services concernés une plus grande sécurité juridique.

Les méthodes de calcul pour les réseaux de chauffage à distance, désormais définies à l'annexe 3a, permettent une standardisation des calculs pour les projets comportant plusieurs sources de chaleur. L'exécution sera ainsi simplifiée, notamment pour ce qui est de la préparation des documents par les requérants. Il en va de même pour ce qui est de l'extension du champ d'application de cette annexe.

Le transfert des compétences dans le domaine des prescriptions en matière d'émissions de CO₂ n'entraînera aucune charge supplémentaire pour les importateurs de véhicules. De par la

définition modifiée de la première mise en circulation des véhicules d'occasion, un nombre légèrement plus élevé de véhicules seront soumis aux valeurs cibles, ce qui pourrait entraîner des coûts administratifs liés à la planification et au contrôle du parc automobile pour les entreprises. Certaines d'entre elles devront, le cas échéant, adapter leur parc de véhicules afin de respecter les valeurs cibles fixées.

Comme indiqué ci-dessus, une plus grande quantité de droits d'émission seront mis aux enchères dans le domaine de l'aviation, ce qui entraînera une hausse des coûts supportés par les exploitants d'aéronefs.