



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'environnement OFEV

2 avril 2025

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

Table des matières

1	Introduction	3
2	Grandes lignes du projet	4
2.1	<i>Part à réaliser en Suisse et valeurs indicatives sectorielles.....</i>	<i>4</i>
2.2	<i>Mesures dans le secteur du bâtiment</i>	<i>4</i>
2.3	<i>Mesures dans le transport routier</i>	<i>5</i>
2.4	<i>Mesures dans l'aviation.....</i>	<i>10</i>
2.5	<i>Mesures dans l'industrie</i>	<i>11</i>
2.6	<i>Rapport sur les risques financiers liés au climat</i>	<i>14</i>
2.7	<i>Adaptation aux changements climatiques (encouragement)</i>	<i>14</i>
2.8	<i>Formation, formation continue et information (encouragement)</i>	<i>14</i>
3	Commentaire des différentes modifications	16
4	Conséquences	85
4.1	<i>Conséquences pour la Confédération.....</i>	<i>85</i>
4.2	<i>Conséquences pour les cantons et les communes.....</i>	<i>86</i>
4.3	<i>Conséquences pour l'environnement, l'économie et la société</i>	<i>87</i>
5	Protection des données.....	90
6	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	90

1 Introduction

Après le refus de la révision totale de la loi sur le CO₂ en votation populaire le 13 juin 2021, la Suisse n'avait pas de bases légales pour respecter les engagements climatiques qu'elle avait pris sur le plan international à travers l'Accord de Paris (accord sur le climat). Les mesures et les objectifs prolongés par le Parlement jusqu'à fin 2024 devaient être remplacés en temps opportun. Le 16 septembre 2022, le Conseil fédéral a donc soumis au Parlement le message relatif à la révision de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024¹. Cette révision fixe les objectifs et les mesures jusqu'en 2030 et entend se substituer dès 2025 aux dispositions prolongées par le Parlement lors de la session d'hiver 2021. Ce dernier l'a approuvée le 15 mars 2024².

La présente révision de l'ordonnance du 30 novembre 2012 sur le CO₂³ précise les mesures adoptées dans la loi et développe ponctuellement les instruments existants. Elle concerne les transports (y c. les transports aériens internationaux), l'industrie, le secteur du bâtiment et le marché financier. Le projet comprend également des dispositions pour encourager l'adaptation aux changements climatiques ainsi que la formation, la formation continue et l'information en relation avec ceux-ci.

Le projet modifie non seulement l'ordonnance sur le CO₂, mais également l'ordonnance du 9 juin 2017 sur le Registre fédéral des bâtiments et des logements⁴, l'ordonnance du 20 novembre 1996 sur l'imposition des huiles minérales (Oimpmi)⁵, de même que des dispositions de l'ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)⁶, elle aussi en cours de révision.

Pour éviter des contradictions avec le droit supérieur et des lacunes de réglementation, certaines dispositions de ce projet entreront en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2025. Sont en particulier concernées les prescriptions sur les valeurs cibles d'émission des véhicules, sur l'engagement de réduction, sur le système d'échange de quotas d'émission (SEQE), sur l'obligation de compenser des importateurs de carburants et sur les modalités de redistribution et de remboursement de la taxe sur le CO₂ (cf. ch. IV de l'acte) Dans ces domaines, les dispositions existantes sont limitées jusqu'à fin 2024 et/ou leur exécution suppose des règles identiques d'une année à l'autre.

Le projet met en œuvre la motion Wismer « Le gaz produit dans des installations de biogaz doit pouvoir être vendu comme biométhane »⁷ et la motion Gugger « Exonérer le biogaz de la taxe sur le CO₂ »⁸.

¹ FF 2022 2651

² FF 2024 686

³ RS 641.711

⁴ RS 431.841

⁵ RS 641.611

⁶ RS 745.16

⁷ 22.3193 Mo. Wismer. Le gaz produit dans des installations de biogaz doit pouvoir être vendu comme biométhane.

⁸ 21.4318 Mo. Gugger. Exonérer le biogaz de la taxe sur le CO₂.

2 Grandes lignes du projet

Les principaux éléments du projet et les différents instruments sont exposés ci-après.

2.1 Part à réaliser en Suisse et valeurs indicatives sectorielles

La réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à atteindre les objectifs fixés à l'art. 3, al. 1, de la loi sur le CO₂ est réalisée au moins aux deux tiers en Suisse (« part à réaliser en Suisse »). Le reste fera l'objet de mesures à l'étranger. Calculée par rapport à 1990 (année de référence), cette part à réaliser en Suisse est égale au ratio entre les réductions effectives dans ce pays et la valeur cible nécessaire⁹. Ce calcul ne tient pas compte du secteur UTCATF (utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie ; en anglais : *Land Use, Land-Use Change and Forestry, LULUCF*).

La part à réaliser en Suisse est mesurée à l'aune des réductions effectives à obtenir dans les secteurs du bâtiment, des transports (hors transport aérien international), de l'industrie et autres¹⁰ d'après les valeurs indicatives correspondantes fixées pour l'année 2030 par rapport à 1990. Le tableau suivant présente les valeurs indicatives. Pour une meilleure vue d'ensemble, il indique également les objectifs sectoriels des années 2040 et 2050 selon la loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI)¹¹.

	État en 2022	Valeur indicative 2030	Valeur indicative 2040 selon la LCI	Valeur indicative 2050 selon la LCI
Bâtiments	-44 %	-50 %	-82 %	-100 %
Transports	-8 %	-25 %	-57 %	-100 %
Industrie	-27 %	-35 %	-50 %	-90 %
Autres	-13 %	-25 %	n.a.	n.a.

Tableau 1 : Valeurs indicatives 2030 pour les différents secteurs par rapport aux valeurs indicatives précédentes et aux futures valeurs indicatives figurant dans la LCI

2.2 Mesures dans le secteur du bâtiment

Dans le secteur du bâtiment, la révision de la loi sur le CO₂ apporte des précisions à deux instruments existants : le Registre fédéral des bâtiments et des logements (RegBL) et le Programme Bâtiments. Elle jette également les bases de deux nouveaux programmes d'encouragement : un pour l'utilisation indirecte des ressources hydrothermales et un pour les planifications énergétiques territoriales.

2.2.1 Informations du RegBL sur les nouveaux bâtiments et le remplacement des installations de production de chaleur

Les informations devant figurer dans le RegBL en cas de remplacement du chauffage et de nouveaux bâtiments sont définies ici sur la base de l'art. 9 de la loi sur le CO₂. Pour que les cantons aient des renseignements suffisants sur l'état des chauffages installés dans les bâtiments, ils sont tenus, en vertu de l'art. 9, al. 4, de la loi sur le CO₂, de prévoir également une obligation de déclarer tout remplacement d'une installation de production de chaleur. Le droit cantonal doit préciser si cette obligation est mise en œuvre par l'intermédiaire d'une simple procédure d'autorisation ou de déclaration. De même, une obligation de déclarer applicable aux contrôleurs de combustion peut accroître sensiblement la qualité des données du RegBL qui sont importantes pour le climat. Les entrées du RegBL permettent aux cantons et aux communes de vérifier leurs propres objectifs climatiques. En outre, elles contribuent à l'actualisation de la base de données en vue du compte rendu visé à l'art. 16 de l'ordonnance sur le CO₂, de la

⁹ La part à réaliser en Suisse en 2030 est calculée avec la formule suivante : $[\text{émissions}_{1990} - \text{émissions indigènes}_{2030}] / [\text{émissions}_{1990} - \text{valeur cible}_{2030}]$. La valeur cible correspond à 50 % des émissions de l'année 1990.

¹⁰ Le secteur « autres » englobe l'agriculture, les déchets (hors incinération des ordures ménagères) et les émissions de gaz synthétiques.

¹¹ RS 814.310

planification énergétique communale et de l'élaboration d'une politique énergétique et climatique au niveau tant cantonal que national. La charge est réduite pour les cantons et les communes, car les procédures de déclaration existantes sont utilisées et les offres numériques pour mettre à jour les données s'améliorent régulièrement.

2.2.2 Programme Bâtiments

La révision de la loi sur le CO₂ ne modifie pas le Programme Bâtiments sur le fond. En accord avec le comité de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie, elle met cependant en place, à l'art. 104a, une contribution minimale pour déterminer la contribution complémentaire. Cette contribution minimale veille à ce que la participation de la Confédération aux programmes bâtiments cantonaux soit plus équilibrée d'un canton à l'autre et d'une année à l'autre, augmentant ainsi la sécurité de planification des cantons.

2.2.3 Encouragement de l'utilisation indirecte de la géothermie

Le soutien à l'utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur se poursuit (art. 34a, al. 1, let. a, de la loi sur le CO₂). Toutefois, un nouvel instrument est disponible jusqu'en 2030 pour permettre l'utilisation indirecte de ressources géothermales lorsque, après le forage d'exploration, l'utilisation directe planifiée s'avère impossible. Conformément à l'art. 34a, al. 1, de la loi sur le CO₂, il est financé grâce à l'affectation de la taxe sur le CO₂¹². Cet instrument concerne uniquement les ressources hydrothermales (annexe 1.4, ch. 2, de l'ordonnance du 1^{er} novembre 2017 sur l'encouragement de la production d'électricité issue d'énergies renouvelables¹³) qui ont été ciblées, découvertes et caractérisées dans le cadre d'un projet d'utilisation directe subventionné via l'art. 34a, al. 1, let. a, de la loi sur le CO₂, mais dont les propriétés ciblées, notamment en matière de température, n'ont pas été atteintes. Toutefois, afin de permettre la mise en valeur de cette ressource renouvelable découverte grâce au recours à une ou à plusieurs pompes à chaleur ainsi qu'aux subventions déjà investies, une contribution pour la mise en valeur est disponible au titre du deuxième forage, nécessaire pour fermer la boucle géothermale. Cette contribution couvre 40 % des coûts d'investissement éligibles détaillés à l'annexe 12a. Les investissements à consentir pour les infrastructures de surface, dont les pompes à chaleur, ne sont pas éligibles. Ainsi, la nouvelle contribution pour la mise en valeur permet tout de même la production de chaleur dans le cas où l'utilisation directe est un échec.

2.2.4 Encouragement de la planification énergétique territoriale

La révision de la loi sur le CO₂ précise que la Confédération peut prévoir d'encourager les planifications énergétiques territoriales communales et supracommunales. Compte tenu de la situation (encouragement en vigueur dans les cantons, ressources financières limitées et brève échéance), la Confédération renonce à cet encouragement. La planification énergétique territoriale reste une base pertinente pour les communes et les régions, et renoncer à l'encourager ne remet pas en question son importance.

2.3 Mesures dans le transport routier

Dans le secteur des transports, les instruments figurant dans la loi sur le CO₂, à savoir l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants et les valeurs cibles d'émissions des véhicules, sont développés plus avant. S'y ajoutent, dans les transports publics, deux programmes d'encouragement pour les trains de nuit et les systèmes de propulsion électrique ainsi que la suppression partielle et progressive du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales.

De plus, la version révisée de l'ordonnance parle désormais de manière générale de carburants et combustibles « renouvelables » au lieu de les qualifier de biocarburants et biocombustibles. Comme auparavant, cette expression englobe les carburants et combustibles synthétiques renouvelables. Cette modification fait écho à la simplification des termes dans la loi.

¹² Cf. également FF 2024 1776.

¹³ RS 730.03

2.3.1 Instrument de compensation et attestations

L'obligation de compenser s'appliquant aux producteurs et importateurs de carburants fossiles est maintenue. Ceux-ci sont tenus 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 est réputée satisfaite à la remise d'attestations nationales et internationales.

La part des émissions qui doit être compensée par année en Suisse s'inscrit à 12 % pour la période allant de 2025 à 2030. Au total, 25 % des émissions doivent être compensées en 2025, 30 % en 2026, 35 % en 2027, 40 % en 2028, 45 % en 2029 et 50 % en 2030. Ces valeurs ont été fixées après audition de la branche.

Les développements internationaux liés à l'accord sur le climat impliquent une modification de l'ordonnance pour les projets de compensation à l'étranger. La concrétisation du mécanisme plurilatéral visé à l'art. 6, par. 4, de cet accord (mécanisme 6.4) progresse régulièrement grâce au travail de l'Organe de supervision¹⁴. Lors de la conférence de Bakou sur les changements climatiques (COP29), l'adoption de directives majeures concernant les méthodologies et les projets de puits de carbone a permis de poser un jalon important aux fins de la mise en œuvre du mécanisme¹⁵. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) prépare le cadre concernant la reconnaissance des unités enregistrées et émises en vertu du mécanisme 6.4 en tant qu'attestations internationales. Jusqu'à présent, aucun projet n'a exécuté entièrement le cycle d'enregistrement et d'émission du mécanisme 6.4 et certains critères d'exigence ne sont pas encore définis de manière exhaustive. Dans le même temps, la présente modification de l'ordonnance entend montrer que les unités relevant du mécanisme 6.4 peuvent être imputées en tant qu'attestations internationales en tenant compte de critères de qualité et d'exclusion précis.

De même, les décisions prises à la COP26 de Glasgow¹⁶, à la COP27 de Charm el-Cheikh¹⁷ et à la COP29 de Bakou¹⁸ ont précisé les règles d'une collaboration bilatérale et plurilatérale au titre de l'art. 6, par. 2, de l'accord sur le climat ainsi que les droits et obligations des États. Il est ainsi possible d'étudier au cas par cas des formes de coopération plus souples que les traités internationaux en vigueur avec les États partenaires¹⁹. Sur le fond, les principaux éléments d'une coopération empreinte de confiance et les normes de qualité élevées en vigueur ne changent pas. La coopération bilatérale et plurilatérale de la Suisse au titre de l'art. 6, par. 2, de l'accord sur le climat doit fournir une sécurité en matière d'investissements et garantir le respect de toutes les exigences visant à éviter une double comptabilisation ainsi que des obligations de rendre compte en vertu de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Une trajectoire de réduction illustrant les progrès accomplis sur le marché de la chaleur de confort en vue de sources de chaleur pauvres en CO₂ est intégrée à l'annexe 3a, qui définit la méthode de calcul des réductions d'émissions pour les réseaux de chauffage à distance.

Enfin, toutes les exigences relatives au stockage du carbone sont regroupées dans une annexe commune à tous les instruments de l'ordonnance.

¹⁴ Article 6.4 Supervisory Body. CCNUCC. Disponible sous : www.unfccc.int > Process and meetings > Bodies > Constituted bodies > Article 6.4 Supervisory Body (Paris Agreement).

¹⁵ Paris Agreement Crediting Mechanism. Newsletter. CCNUCC (17 novembre 2024). Disponible sous : www.unfccc.int > Process and meetings > The Paris Agreement > Paris Agreement Crediting Mechanism > A 6.4 News > 17 November 2024.

¹⁶ Décision 2/CMA.3. Directives concernant les démarches concertées visées au paragraphe 2 de l'article 6 de l'Accord de Paris. In : Rapport de la Conférence des Parties agissant comme réunion des Parties à l'Accord de Paris sur sa troisième session, tenue à Glasgow du 31 octobre au 13 novembre 2021. CCNUCC (8 mars 2022). Disponible sous : www.unfccc.int > Documents et décisions > Documents > Saisir dans le champ de recherche la référence : FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1.

¹⁷ Décision 6/CMA.4. Questions relatives aux démarches concertées visées au paragraphe 2 de l'article 6 de l'Accord de Paris. In : Rapport de la Conférence des Parties agissant comme réunion des Parties à l'Accord de Paris sur sa quatrième session, tenue à Charm-el-Cheikh du 6 au 20 novembre 2022. CCNUCC (17 mars 2023). Disponible sous : www.unfccc.int > Documents et décisions > Documents > Saisir dans le champ de recherche la référence : FCCC/PA/CMA/2022/10/Add.2.

¹⁸ Directives concernant les démarches concertées visées au paragraphe 2 de l'article 6 de l'Accord de Paris et dans la décision 2/CMA.3. CCNUCC (23 novembre 2024). Disponible sous : www.unfccc.int > Documents et décisions > Documents > Saisir dans le champ de recherche la référence : FCCC/PA/CMA/2024/L.15.

¹⁹ Accords bilatéraux sur le climat. OFEV (2024). Disponible sous : www.bafu.admin.ch/fr > Thèmes > Climat > Informations pour spécialistes > Affaires internationales > Accords bilatéraux sur le climat.

2.3.2 Valeurs cibles d'émissions des véhicules

La version révisée de la loi sur le CO₂ vise la mise en circulation de véhicules neufs plus efficaces et d'un nombre accru de véhicules à propulsion alternative par les importateurs correspondants. Elle fixe des valeurs cibles concrètes et détaillées en gramme de CO₂ par kilomètre pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers à partir de 2025. Ces valeurs correspondent à celles qui entreront en vigueur dans l'Union européenne (UE) à partir de 2025 et de 2030. Des valeurs cibles de CO₂ s'appliqueront dès 2025 aux véhicules lourds sous la forme d'une réduction en pour-cent par rapport aux valeurs initiales indiquées dans la réglementation de l'UE (règlement [UE] 2019/1242²⁰ et décision d'exécution [UE] 2021/781²¹).

Chaque année, les importateurs de véhicules se voient attribuer une valeur cible spécifique qui découle de la valeur cible visée dans la loi sur le CO₂ et des caractéristiques de leurs véhicules admis à la circulation. Lorsque le parc de véhicules neufs ou le véhicule d'un importateur ne respecte pas la valeur cible spécifique, une sanction dépendant du dépassement est due pour chaque véhicule. Les prescriptions concernant le calcul des émissions de CO₂ déterminantes et de la valeur cible spécifique constituent le principal élément de l'ordonnance sur le CO₂. La formule de calcul de la valeur cible spécifique pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers comprend le poids en tant que paramètre d'individualisation. D'une part, cela répartit la charge relative à la réalisation de l'objectif entre les différents types de véhicules et de parcs ; d'autre part, le poids reflète l'utilisation des véhicules (capacité de transport). Lors des délibérations concernant la loi sur le CO₂, la prise en compte du poids dans le calcul de la valeur cible spécifique a fait l'objet de critiques, notamment pour les voitures de tourisme. Elle a finalement été supprimée de l'énumération visée à l'art. 11, al. 3, let. a, de la loi. La discussion se fondait sur l'effet facilitateur d'un calcul basé sur le poids, qui incite à admettre à la circulation des véhicules toujours plus lourds. Le Contrôle fédéral des finances (CDF) avait critiqué ce point dans son évaluation de l'efficacité des prescriptions sur les émissions de CO₂ et recommandé des modifications dans la prise en compte du poids²². On ignorait alors que l'UE mettrait à jour le facteur de référence au poids et fixerait dès 2025 une valeur négative, c'est-à-dire un malus au poids ou malus masse, pour les voitures de tourisme²³, mettant ainsi en œuvre la volonté du législateur. La valeur de progression négative pour ces dernières découle de la part croissante des véhicules électriques. Plusieurs variantes ont ensuite été étudiées en détail pour l'ordonnance sur le CO₂. Ces examens ont révélé qu'il n'existe guère de paramètres plausibles en dehors du plan d'appui (surface du plan d'un véhicule) et du poids. Du point de vue conceptuel, le plan d'appui n'est pas plus intuitif que le poids. Il présente des inconvénients considérables, car son rapport avec les émissions de CO₂ est faible. Il ne permet donc pas une véritable individualisation et n'est pas toujours disponible dans les systèmes usuels en vue de l'exécution. Le maintien du facteur « poids », nouvellement assorti d'une valeur de progression négative, est conforme à la teneur du texte de loi et à la volonté du législateur ainsi qu'aux recommandations du CDF concernant la fixation des objectifs.

La présente révision réglemente plusieurs nouveaux aspects. Le champ d'application englobe désormais toutes les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers jusqu'à un poids total de 3500 kg, c'est-à-dire également les véhicules dont le poids à vide dépassait 2585 kg, qui étaient jusqu'à présent exclus. Les camions et les tracteurs à sellette seront assujettis aux prescriptions sur les émissions de CO₂ des véhicules en tant que véhicules lourds, conformément aux dispositions en vigueur du règlement

²⁰ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, version du JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

²¹ Décision d'exécution (UE) 2021/781 de la Commission du 10 mai 2021 relative à la publication d'une liste indiquant certaines valeurs d'émissions de CO₂ par constructeur ainsi que les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de tous les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés dans l'Union et les émissions de CO₂ de référence conformément au règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil pour la période de communication des rapports de 2019, JO L 167 du 12.5.2021, p. 47.

²² Efficacité des sanctions CO₂ pour les nouvelles voitures de tourisme et de livraison – Office fédéral de l'énergie. CDF (2023). Disponible sous : www.efk.admin.ch/fr > Publications > Rapports > CDF-21307.

²³ Décision d'exécution (UE) 2023/1623 de la Commission du 3 août 2023 indiquant les valeurs relatives aux performances des constructeurs et des groupements de constructeurs de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs pour l'année civile 2021 et les valeurs à utiliser pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025, conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et rectifiant la décision d'exécution (UE) 2022/2087. JO L 200 du 10.8.2023, p. 5.

(UE) 2019/1242²⁴. Pour les véhicules lourds, l'accent est également mis sur la définition et le calcul des données requises sur les émissions, qui sont déterminées à l'aide de l'outil de calcul de la consommation d'énergie des véhicules VECTO (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*) dans le cadre de la procédure européenne de réception par type²⁵. Pour ce qui est de l'assujettissement des véhicules lourds, il convient de noter que les dispositions de l'ordonnance sur le CO₂, qui s'appliquent de manière générale à tous les types de véhicules, valent désormais également pour les véhicules lourds sans qu'une modification de la prescription correspondante soit nécessaire. On peut notamment citer la définition de la première immatriculation (les véhicules d'occasion qui admis à la circulation pour la première fois à l'étranger jusqu'à douze mois avant leur dédouanement en Suisse sont assujettis, la prestation kilométrique étant prise en compte à partir de six mois), l'enregistrement ou l'inscription en tant que grand importateur ou groupement d'émission auprès de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et la possibilité d'une cession des véhicules entre les importateurs. Une nouvelle exception est créée pour les véhicules de toutes catégories munis de plaques de l'armée qui sont destinés à cette dernière, mais pas à l'administration militaire ou à d'autres buts.

En outre, certaines modalités supplémentaires ont été définies pour atteindre les valeurs cibles spécifiques. Les grands importateurs bénéficient d'un allègement mathématique lorsqu'ils dépassent des seuils prédéfinis pour la part des parcs de véhicules à émission nulle ou à faible taux d'émission. De plus, la procédure pour l'imputation, aux parcs de véhicules neufs, des réductions des émissions de CO₂ obtenues par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables est définie.

On renonce provisoirement à fixer des objectifs intermédiaires en plus des valeurs cibles quinquennales (art. 10, al. 1 et 2, de la loi sur le CO₂). De même, on renonce pour le moment à des dispositions d'exécution détaillées sur la surveillance des émissions en conditions de circulation réelles, car cette thématique dépend fortement du contexte européen relatif à la production des véhicules et il n'existe encore ni base de données ni mesures éventuelles de l'UE.

Complément : Mise en œuvre des recommandations du CDF

Le CDF a formulé quatre recommandations dans son rapport d'évaluation concernant l'efficacité des prescriptions sur les émissions de CO₂ pour les nouvelles voitures de tourisme et de livraison²⁶. Cet encadré détaille dans quelle mesure la présente révision met en œuvre ces recommandations, du point de vue de l'OFEN. Le suivi des recommandations par le CDF n'a pas encore été effectué.

Recommandation 1 : Il convient d'éviter la réintroduction d'allègements transitoires tels qu'une prise en compte partielle de la flotte de véhicules (*phasing-in*) ou la surpondération de certains véhicules (« super crédits »).

La recommandation n'est pas mise en œuvre dans le contexte des défis qui se posent actuellement en matière de développement du marché de la mobilité électrique : par analogie avec les règles correspondantes dans l'UE, des valeurs seuils sont définies pour la part de véhicules à faible taux d'émission en tenant compte des conditions du marché suisse, et les importateurs bénéficient d'un allègement mathématique pour l'atteinte de leur objectif lorsqu'ils dépassent ces valeurs seuils. À compter de 2025, les allègements seront accordés pour une période plus courte que dans l'UE. Des allègements non accordés dans l'UE sont prévus en 2030 s'agissant des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers.

Recommandation 2 : Les véhicules électriques et les véhicules hybrides sont à exclure du calcul du poids moyen d'un parc de véhicules (dans le cadre du calcul de la valeur cible spécifique), car leur poids élevé rend la valeur cible plus facile à atteindre.

La recommandation est mise en œuvre pour les voitures de tourisme : à l'instar de la réglementation en Europe, une valeur négative pour le facteur de référence au poids, à savoir un malus masse, est définie pour les voitures de tourisme à compter de 2025. Les véhicules électriques et les véhicules

²⁴ Cf. note de bas de page 20.

²⁵ Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission. JO L 349 du 29.12.2017, p. 1.

²⁶ Efficacité des sanctions CO₂ pour les nouvelles voitures de tourisme et de livraison - Office fédéral de l'énergie. CDF (2023). Disponible sous : www.efk.admin.ch/fr > Publications > Rapports > CDF-21307

hybrides restent pris en compte dans le calcul du poids moyen du parc, mais cela n'entraîne plus d'assouplissement de la valeur cible. En ce qui concerne les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers, les véhicules électriques jouent encore un rôle bien moindre.

Recommandation 3 : La base de calcul doit être adaptée de manière que l'augmentation du poids de référence au fil des ans n'entraîne pas de hausse réelle de la valeur cible spécifique.

Cette recommandation est mise en œuvre par l'introduction d'un facteur masse négatif pour les voitures de tourisme (voir explications relatives à la recommandation 2).

Recommandation 4 : Des valeurs seuils concrètes doivent être prévues pour les écarts entre les tests et le fonctionnement en conditions réelles. Au-delà des valeurs seuils prévues, des mesures doivent être prises et des mécanismes de contrôle mis en place.

La recommandation n'est pas mise en œuvre pour le moment, car cette thématique dépend fortement du contexte européen relatif à la production des véhicules et il n'existe encore ni base de données ni mesures éventuelles de l'UE.

2.3.3 Encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes (encouragement des trains de nuit)

La loi entend promouvoir l'attractivité de l'offre ferroviaire pour le transport transfrontalier de voyageurs grandes lignes afin d'inciter à un transfert du trafic aérien existant, en particulier des vols court courrier, vers le rail. À cet effet, des contributions à fonds perdu sont versées pendant une durée limitée. Conformément à l'art. 37a, al. 1, de la loi sur le CO₂, elles sont financées par les recettes de la mise aux enchères des droits d'émission pour avions²⁷. Les contributions d'exploitation encouragent en premier lieu les nouvelles lignes de trains de nuit comprenant des voitures-lits et des voitures-couchettes. Il est également possible d'accroître l'attractivité des liaisons existantes en trains de nuit et des offres grandes lignes en journée. En plus de ces contributions d'exploitation, des aides à l'investissement peuvent être accordées, par exemple pour des installations de manutention spécifiques dans les gares. En revanche, aucune contribution n'est octroyée pour réduire le prix des billets. Il est prévu que les entreprises intéressées déposent des plans de mise en œuvre auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). Les offres subventionnées seront sélectionnées en fonction du rapport entre les coûts et le nombre de voyageurs transfrontaliers supplémentaires, afin que les ressources disponibles puissent déployer le plus grand effet possible en matière de réduction des émissions de CO₂.

Le soutien financier au transport transfrontalier de voyageurs grandes lignes implique une modification de l'OITRV.

2.3.4 Encouragement des technologies de propulsion électrique dans les transports publics

Dans les transports publics, la loi prévoit des aides financières en vue du remplacement des bus diesel et des bateaux par des véhicules ne fonctionnant pas aux énergies fossiles. Selon l'art. 41a de la loi sur le CO₂, cet encouragement est financé par le budget général de la Confédération²⁸. Celle-ci participera jusqu'à fin 2030 aux coûts d'investissement plus élevés des bus et bateaux à propulsion électrique par l'intermédiaire de contributions à fonds perdu. Ces dernières seront versées pour l'acquisition de nouveaux bus et bateaux ainsi que pour la conversion des bateaux existants. La Confédération prend en charge 75 % des coûts supplémentaires pour les bus destinés à être utilisés dans les prestations de transport régional commandées conjointement par les cantons et elle-même et 30 % des coûts supplémentaires pour les autres bus et bateaux destinés à être employés dans le trafic concessionnaire. Les contributions sont versées de manière forfaitaire, par type de véhicule. Les aides financières accordées à d'autres titres sont prises en compte pour fixer les forfaits. Aucune contribution n'est octroyée pour les infrastructures de charge, qui doivent être financées grâce aux procédures habituelles.

2.3.5 Abrogation partielle du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires

Le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) a été abrogé dans une large mesure dans le cadre de la révision de la loi sur le CO₂. Dans un

²⁷ Cf. également FF 2024 1777.

²⁸ Cf. également FF 2024 1775.

premier temps, il prendra fin pour le trafic local le 1^{er} janvier 2026. Dans un second temps, ce remboursement cessera le 1^{er} janvier 2030 pour les lignes autres que celles du trafic local, à l'exception des lignes pour lesquelles les ETC peuvent prouver que le passage à des bus équipés d'une technologie de propulsion renouvelable neutre en CO₂ n'est pas possible pour des raisons topographiques (p. ex. cols escarpés qui nécessitent des véhicules particuliers). L'OFT évaluera les justificatifs correspondants. Des circonstances particulières dans les régions périphériques et de montagne pourront ainsi être prises en compte. En outre, cette abrogation ne concerne pas la navigation concessionnaire, qui continuera à bénéficier du remboursement même après 2030.

2.4 Mesures dans l'aviation

Conformément aux prescriptions de la CCNUCC, les émissions du trafic aérien international ne sont pas prises en considération dans les objectifs climatiques. Leur réduction est toutefois conforme à la LCI, qui intègre ces émissions dans l'objectif de zéro net de la Suisse. La révision de la loi sur le CO₂ développe le SEQE pour les exploitants d'aéronefs, de façon équivalente à celui de l'UE. S'y ajoutent l'obligation de mettre à disposition et de mélanger des carburants d'aviation renouvelables et à faible taux d'émission (obligation de mélanger) et l'encouragement de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien. De plus, selon cette révision, chaque offre de vol doit indiquer les émissions correspondantes ayant un impact sur le climat.

2.4.1 Système d'échange de quotas d'émission pour l'aviation

Le SEQE est conservé et reste lié à celui de l'UE. Par analogie avec le développement observé dans l'UE, le SEQE applicable aux exploitants d'aéronefs ne comprendra plus de réserve particulière pour nouveaux exploitants ou ceux en forte croissance (art. 46e) et, dès 2026, tous les droits d'émission seront mis aux enchères. Conformément aux règles du SEQE de l'UE, un nouveau facteur de réduction légèrement plus élevé sera utilisé à partir de 2028 pour calculer le plafond (*cap*). L'annexe 15 doit par conséquent être modifiée.

Par ailleurs, les obligations de rendre compte sont étendues. En plus de faire rapport sur leurs émissions de CO₂, les exploitants d'aéronefs devront fournir des informations sur l'impact climatique des autres émissions ayant une incidence sur le climat, conformément à l'art. 20, al. 2, de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024. Les annexes 16 et 17 sont donc modifiées en conséquence. De plus, des précisions sont apportées sur l'utilisation des carburants d'aviation renouvelables et à faible taux d'émission.

2.4.2 Obligation de mélanger des carburants d'aviation renouvelables

Selon l'art. 28f de la loi sur le CO₂, les obligations des fournisseurs de carburants d'aviation, des exploitants d'aérodromes et des exploitants d'aéronefs en matière de mise à disposition et de mélange de carburants d'aviation à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables sont régies par les dispositions de l'UE relatives au transport aérien durable, dans la mesure où elles sont directement applicables en vertu de leur reprise prévue dans l'accord bilatéral sur le transport aérien entre la Suisse et l'UE. Il s'agit de la reprise du règlement (UE) 2023/2405 (*ReFuelEU Aviation*)²⁹, qui règle de manière détaillée l'utilisation de carburants d'aviation renouvelables dans l'ensemble de l'UE. La reprise dudit règlement dans cet accord permet une harmonisation rapide et empêche d'éventuels désavantages concurrentiels pour les exploitants d'aéronefs, les aéroports et les producteurs de carburants d'aviation renouvelables concernés.

Conformément aux dispositions ReFuelEU Aviation, le champ d'application englobe tout aéroport dans lequel le trafic de passagers est supérieur à 800 000 personnes ou le trafic de fret excède 100 000 tonnes par an. Le Conseil fédéral utilise ces critères dans les dispositions d'exécution.

²⁹ Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (*ReFuelEU Aviation*), version du JO L 2023/2405 du 31.10.2023.

2.4.3 Encouragement de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien

De vastes investissements dans des technologies innovantes seront requis dans les années à venir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. La version révisée de la loi sur le CO₂ prévoit des mesures d'encouragement correspondantes, dont le développement et la mise en œuvre bénéficient de nouveaux moyens provenant d'autres sources que le Parlement a alloués en plus de l'encouragement en vigueur issu de l'impôt sur les huiles minérales (actuel financement spécial du trafic aérien). Concrètement, seront affectées au financement de ces mesures les recettes issues des sanctions prises en cas de violation de l'obligation de mélanger (art. 28g, al. 8, de la loi sur le CO₂) et les recettes de la mise aux enchères des droits d'émission pour aéronefs dans le cadre du SEQE suisse (art. 37a de la loi sur le CO₂). En outre, l'art. 103b de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA)³⁰ permet aussi d'utiliser des fonds à affectation obligatoire provenant du financement spécial du trafic aérien et du budget général de la Confédération³¹. Le nouveau financement spécial « Mesures de protection de l'environnement dans l'aviation » sera mis en place à cette fin dès 2025 et les volets sécurité et sûreté de l'actuel financement spécial du trafic aérien seront poursuivis en tant que financement spécial « Mesures de sécurité et de sûreté du trafic aérien ». L'encouragement visé à l'art. 103b LA se focalise sur les carburants d'aviation synthétiques renouvelables, qui présentent à long terme le plus grand potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport aérien selon le rapport du Conseil fédéral intitulé « Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050 »³². Il est prévu de mettre en œuvre conjointement ces trois articles grâce à un futur programme d'encouragement « Aviation et climat ». Les processus de l'actuel financement spécial du trafic aérien aux fins de l'encouragement de mesures de protection de l'environnement ne concernant pas la réduction des émissions de gaz à effet de serre demeurent inchangés.

2.4.4 Déclaration des émissions dans les offres de vol

Conformément à la nouvelle loi, les compagnies aériennes seront tenues d'indiquer dans leurs offres de vol les émissions ayant un impact sur le climat (art. 7a de la loi sur le CO₂). Le nouvel art. 14a de l'ordonnance sur le CO₂ concrétise cette obligation. À partir du 1^{er} janvier 2026, toutes les offres de vol devront mentionner les émissions à incidence climatique probablement générées. Les passagers seront ainsi informés en toute transparence de l'impact climatique potentiel d'un vol. L'article précise le champ d'application et les principes de calcul des émissions. Le calcul est ainsi effectué sur la base des connaissances scientifiques actuelles.

2.5 Mesures dans l'industrie

La révision de la loi sur le CO₂ développe les trois principaux instruments concernant l'industrie, à savoir le SEQE pour les installations, la taxe sur le CO₂ et l'engagement de réduction. En plus du fonds de technologie existant, cette loi prévoit trois nouveaux instruments d'encouragement dans l'industrie : un spécifique aux installations qui participent au SEQE, un autre pour encourager les gaz renouvelables et le dernier pour promouvoir le solaire thermique.

Par ailleurs, les instruments s'appuient sur le système des garanties d'origine des combustibles et carburants (système des garanties d'origine), disponible dès le 1^{er} janvier 2025. Celui-ci sert à l'exécution des instruments de politique climatique et énergétique (y c. ceux des autres secteurs). Il documente la prise en compte de la prestation de réduction des combustibles et carburants renouvelables, évitant ainsi une double comptabilisation.

2.5.1 Système d'échange de quotas d'émission pour les installations

Le SEQE pour les installations est développé de manière harmonisée avec les règles du SEQE de l'UE. Dès 2025, un facteur de réduction plus élevé sera utilisé pour calculer la quantité maximale de droits

³⁰ RS 748.0, cf. FF 2024 686.

³¹ FF 2024 1777

³² Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050. Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat 21.3973 du 24 août 2021 de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national. Conseil fédéral, 21.2.2024.

d'émission disponibles chaque année pour les exploitants d'installations. Si la quantité annuelle de droits d'émission ne suffit pas à satisfaire toutes les prétentions relatives à une attribution gratuite, une partie des droits d'émission gardés en réserve chaque année pour les nouveaux acteurs du marché peut être utilisée pour honorer celles-ci.

Désormais, le captage et le stockage de CO₂ et, sous certaines conditions, l'utilisation de biogaz étranger peuvent être imputés dans le SEQE. Ces possibilités créent des incitations dans la perspective des objectifs climatiques à long terme.

2.5.2 Encouragement de la décarbonation des installations soumises au SEQE

L'art. 37b, al. 1, let. b, de la loi sur le CO₂ crée une base légale selon laquelle les recettes de la mise aux enchères des droits d'émission pour installations n'alimentent plus le budget général de la Confédération, mais sont affectées et mises à disposition notamment pour encourager les mesures contribuant à la décarbonation des installations soumises au SEQE³³. Le financement est assuré par des contributions d'investissement. De manière générale, l'impact climatique de ces mesures transparaît dans l'inventaire suisse des émissions de gaz à effet de serre. Il est donc pris en compte de manière correspondante dans les objectifs climatiques de la Suisse fixés dans la loi sur le CO₂ et dans ceux qu'elle a définis au titre de l'accord sur le climat. Lorsqu'en relation avec les mesures encouragées, des certificats sont émis selon des normes volontaires (*Voluntary Carbon Market*), notamment pour des émissions négatives, leurs acquéreurs doivent considérer la prise en compte au titre de l'objectif suisse dans leur communication sur la réalisation des objectifs climatiques volontaires pour éviter une double comptabilisation au niveau des objectifs nationaux, d'une part, et volontaires, d'autre part.

2.5.3 Taxe sur le CO₂, remboursement et redistribution

Jusqu'à présent, la taxe sur le CO₂ est prélevée sur les combustibles fossiles à hauteur de 120 francs par tonne d'équivalents CO₂ (éq.-CO₂). Son remboursement continue d'être exécuté par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). À partir de 2025, celui-ci mettra à disposition une application numérique qui permettra de demander le remboursement de la taxe sur le CO₂ sur une plateforme en ligne. Les données saisies sont traitées de manière automatisée par l'OFDF, ce qui nécessite une modification des articles correspondants de l'ordonnance sur le CO₂ (art. 96b ss pour les centrales thermiques à combustibles fossiles et art. 98b ss pour les installations de couplage chaleur-force [installations CCF]).

Comme lors de la première période d'engagement (de 2008 à 2012), les exploitants ayant pris un engagement de réduction sont de nouveau exclus de la redistribution de la taxe sur le CO₂. Cette mesure vise à empêcher que les exploitants qui recevraient en retour un montant supérieur à celui de la taxe sur le CO₂ qu'ils auraient à verser envisagent de demander à être exemptés. Étant donné que les exploitants ayant pris un engagement de réduction ne seront pas connus dans le délai imparti en 2025 (première année d'exécution), l'exclusion de la redistribution ne sera pas mise en œuvre durant cette année, de même que la redistribution aux milieux économiques. Celle-ci (y c. l'exclusion) pour l'année 2025 n'aura lieu qu'en 2026, en même temps que la redistribution aux milieux économiques pour l'exercice 2026 (voir les dispositions transitoires).

Les frais incombant à l'administration fédérale pour l'exécution de la législation sur le CO₂ restent indemnisés par les recettes de la taxe sur le CO₂. Le montant de l'indemnité d'exécution est nouvellement fixé dans l'ordonnance à l'art. 132 : il s'élève au plus à 23,4 millions de francs, l'indemnité n'étant plus définie, comme auparavant, en pourcentage des recettes courantes. Les dépenses d'exécution déterminantes pour l'indemnité correspondante sont relevées une fois par an en vue de l'élaboration du budget de la Confédération et portées en conséquence au budget et au plan financier ainsi qu'au compte, en déduction des recettes courantes (cf. poste budgétaire 606 OFDF / E110.0119 « Taxe sur le CO₂ sur les combustibles »).

2.5.4 Engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre

En principe, toutes les entreprises qui exercent une activité économique peuvent désormais bénéficier d'une exemption de la taxe sur le CO₂ en contrepartie d'un engagement de réduction visé aux art. 66 ss.

³³ Cf. également FF 2024 1778.

Certains exploitants d'installations de droit public peuvent également conclure cet engagement. En revanche, les particuliers n'ont pas droit à une exemption. De même, les art. 66 ss ne prennent pas en compte la production de chaleur ou de froid pour les bâtiments d'habitation en vue d'un engagement de réduction. Dorénavant, les exploitants d'installations ayant pris cet engagement sont exclus de la redistribution de la taxe sur le CO₂.

Un engagement de réduction dure jusqu'en 2040 et comprend les périodes allant de 2025 à 2030 et de 2031 à 2040. Il est subordonné à une convention d'objectifs en vigueur conclue avec la Confédération en vertu de la loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie (LEne)³⁴. Les exploitants d'installations qui rejettent au moins 200 tonnes d'éq.-CO₂ peuvent s'engager à atteindre un objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, qui est exprimé en pour-cent, contrairement au précédent objectif d'émissions absolu. Les petits émetteurs dont les rejets n'excèdent pas 1500 tonnes d'éq.-CO₂ par an peuvent s'engager à respecter un objectif simplifié fondé sur des mesures. Une convention d'objectifs doit être reconduite sans interruption au terme de sa durée de dix ans.

En plus de l'allongement de la durée d'amortissement des mesures économiques, un objectif minimum est fixé pour accroître l'impact de l'engagement de réduction. Désormais, la loi précise que ce dernier nécessite également de présenter un plan de décarbonation.

Dorénavant, l'utilisation de biogaz étranger peut être prise en compte à certaines conditions dans l'engagement de réduction, ce qui crée des incitations dans la perspective des objectifs climatiques à long terme.

2.5.5 Fonds de technologie

L'ordonnance prévoit explicitement que, à l'avenir, non seulement l'utilité environnementale selon les critères d'encouragement doit être avérée, mais également qu'il ne doit pas être porté atteinte de manière notable à un autre but environnemental. Elle dispose en outre que les bailleurs de fonds et les bénéficiaires des prêts doivent avoir leur siège en Suisse. Tel était déjà le cas dans la pratique, car le fonds de technologie a été mis en place en tant qu'instrument de promotion de l'environnement et de la place économique suisse. Une inscription explicite dans l'ordonnance apporte de la transparence et renforce la sécurité juridique. En outre, le montant maximal du cautionnement est adapté à la nouvelle échéance de l'instrument.

2.5.6 Encouragement des gaz renouvelables

L'art. 34a, al. 1, let. d, de la loi sur le CO₂ comprend désormais un instrument pour encourager la production de gaz renouvelables. Conformément à cette loi, celui-ci est financé par l'affectation des recettes de la taxe sur le CO₂³⁵. Compte tenu des moyens très limités à disposition, l'encouragement se limite aux installations de biométhane – c'est-à-dire aux installations de biogaz dont la production a la qualité du gaz naturel (biométhane), et qui l'injectent dans le réseau de gaz ou l'utilisent localement comme carburant. Cet encouragement est réclamé depuis des années, notamment par l'intermédiaire de la motion Wismer³⁶ transmise récemment par le Parlement. Jusqu'à présent, seules les installations de biogaz produisant de l'électricité bénéficiaient d'un encouragement dans le cadre du fonds alimenté par le supplément réseau. Ce nouvel instrument incitera davantage à investir dans des installations qui produisent du biogaz compatible avec le réseau (biométhane).

Actuellement, cet encouragement au titre de l'ordonnance sur le CO₂ ne s'applique pas aux autres installations de production de gaz renouvelables. Selon le Conseil fédéral, il devrait surtout bénéficier au biométhane.

Les exigences relatives aux installations ont sciemment été maintenues à un faible niveau. Le biométhane issu d'installations fortement subventionnées ne devrait pas pouvoir être utilisé pour chauffer des locaux, produire de l'eau chaude ou honorer un engagement de réduction.

Les art. 113d à 113f de l'ordonnance sur le CO₂ régissent cet instrument.

³⁴ RS 730.0

³⁵ Cf. également FF 2024 1776.

³⁶ 22.3193 Mo. Wismer. Le gaz produit dans des installations de biogaz doit pouvoir être vendu comme biométhane.

2.5.7 Encouragement du solaire thermique

Les installations solaires thermiques destinées au chauffage des locaux et de l'eau sanitaire sont soutenues dans le cadre du Programme Bâtiments, mais il n'existe jusqu'à présent aucun encouragement des installations utilisant le solaire thermique pour la chaleur industrielle. L'art. 34a, al. 1, let. e, de la loi sur le CO₂ crée une base pour encourager ces dernières. Conformément à cette loi, l'instrument est financé par l'affectation des recettes de la taxe sur le CO₂³⁷. Sont encouragées les installations d'une puissance thermique nominale minimum de 20 kW qui mettent l'accent sur l'utilisation de la chaleur pour les procédés ou les prestations. Pour éviter un double encouragement, il est précisé que les réductions d'émissions réalisées avec une installation subventionnée ne contribuent pas au respect d'un éventuel engagement de réduction. Calculé par kW de puissance thermique nominale, l'encouragement représente environ 40 % des coûts d'investissement.

2.6 Rapport sur les risques financiers liés au climat

L'ordonnance précise la fréquence, le type et le contenu éventuel des rapports de l'Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (FINMA) et de la Banque nationale suisse (BNS) sur l'évaluation des risques financiers liés au climat et sur les mesures éventuelles qu'elles prennent à l'issue de cette évaluation. Les commentaires indiquent également comment ces rapports s'intègrent dans les exigences en vigueur de la FINMA et de la BNS. Par exemple, le rapport sur la gestion des risques financiers liés au climat par les établissements financiers ne peut être établi que sous une forme agrégée et anonyme, et les autorités de surveillance ne peuvent présenter que des mesures générales.

2.7 Adaptation aux changements climatiques (encouragement)

À l'art. 37b, al. 1, let. a, de la loi sur le CO₂, la Confédération crée une nouvelle base légale pour encourager les mesures visant à éviter les dommages liés au climat qui sont causés à des personnes ou à des biens d'une valeur notable (mesures d'adaptation). Le financement est assuré grâce aux recettes à affectation obligatoire de la mise aux enchères des droits d'émission pour installations et des recettes issues des sanctions³⁸. L'accent est mis notamment sur les atteintes à la santé causées par l'exposition croissante à la chaleur, les dommages occasionnés aux personnes et aux biens par la recrudescence des dangers naturels ou les pertes de récolte dans l'agriculture qui résultent de périodes de sécheresse plus fréquentes et plus longues.

Les aides financières peuvent être versées soit directement, sur demande, soit dans le cadre d'appels d'offres portant sur des axes thématiques à encourager. Ce soutien peut concerner aussi bien des innovations ou le déploiement de projets existants que des projets complets de grande envergure regroupant plusieurs mesures d'adaptation. Ces projets peuvent être dirigés, par exemple, par des cantons, des communes, des régions, des fédérations, des entreprises ou des associations. Les mesures déjà subventionnées par le biais des conventions-programmes dans le domaine de l'environnement ne peuvent pas bénéficier du nouvel instrument d'encouragement.

2.8 Formation, formation continue et information (encouragement)

L'art. 41 de la loi sur le CO₂ entend encourager les formations et les formations continues qui portent sur la protection du climat dans le cadre de l'activité professionnelle ainsi que, dorénavant, les plateformes et autres travaux d'information dans le domaine de la protection du climat. Des projets relatifs à la communication dans ce domaine pourront également bénéficier d'un soutien. Les projets encouragés contribueront à la mise en œuvre de la loi sur le CO₂ et devront être axés sur les résultats. En matière d'enseignement, on peut par exemple citer des projets pour concevoir et développer des offres de formation et de formation continue. Dans la communication sur le climat, l'encouragement pourra porter, notamment, sur l'élaboration des stratégies générales correspondantes des cantons et des communes ou sur

³⁷ Cf. également FF 2024 1776.

³⁸ Cf. également FF 2024 1778.

la communication spécifique d'une commune concernant une mesure d'adaptation précise. D'après la loi sur le CO₂, un montant maximum de 5 millions par an est désormais disponible dans le budget général de la Confédération pour encourager ces projets.

Par ailleurs, l'information et le conseil dispensé au public ne doivent pas se résumer aux mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais doivent également intégrer les conséquences des changements climatiques et les mesures visant à les atténuer (p. ex. informations d'une commune sur la façon de réduire les frais de chauffage).

3 Commentaire des différentes modifications

Chapitre 1 Dispositions générales

Section 2 Définitions

Art. 2, let. f

État partenaire (let. f) : la définition de la notion d'« État partenaire » a été adaptée pour tenir compte des nouvelles conditions-cadres régissant la réalisation de la coopération en vertu de l'art. 6, par. 2, de l'accord sur le climat. Par suite des décisions prises lors des conférences sur le climat COP26 à Glasgow³⁹ et COP27 à Charm el-Cheikh⁴⁰, les règles plurilatérales relatives au processus, aux droits et aux obligations des États pour la coopération bilatérale et plurilatérale en vertu de l'art. 6, par. 2, de l'accord sur le climat ont été précisées. Il doit dorénavant être possible d'utiliser comme base d'une coopération bilatérale ou plurilatérale des conventions qui n'ont pas nécessairement un caractère de droit international public. Toutes les exigences centrales juridiquement contraignantes visées à l'art. 6, par. 2, en lien avec le cadre réglementaire fixé par l'accord sur le climat doivent pouvoir être garanties.

Section 3 Part à réaliser en Suisse et valeurs indicatives de réduction des émissions dans les différents secteurs

Art. 2a Part à réaliser en Suisse

L'art. 2a fixe la part de la réduction qui doit globalement être réalisée en Suisse pour atteindre l'objectif. Cette part doit être de deux tiers au moins, et ce aussi bien en ce qui concerne l'objectif pour l'année 2030 visé à l'art. 3, al. 1, let. a, de la loi sur le CO₂ que l'objectif moyen pour la période de 2021 à 2030 visé à l'art. 3, al. 1, let. b, de la loi sur le CO₂. En 2030, cette réduction permettra de ramener les émissions à environ 37 millions de tonnes d'éq.-CO₂, soit une diminution d'environ 34 % par rapport à 1990. La baisse réalisée en Suisse résulte des réductions dans les différents secteurs, pour lesquels des valeurs indicatives sont fixées. La part à réaliser en Suisse s'accorde avec ces valeurs indicatives. Les réductions restantes à réaliser pour atteindre les objectifs fixés à l'art. 3, al. 1, de la loi sur le CO₂ pourront être obtenues à l'étranger. Si les émissions de gaz à effet de serre ne diminuent pas suffisamment, la Confédération peut acquérir à titre subsidiaire les attestations internationales nécessaires en se fondant sur l'art. 4, al. 5, de la loi sur le CO₂.

Art. 3 Valeurs indicatives pour les différents secteurs

L'art. 3 fixe les valeurs indicatives pour les secteurs du bâtiment, des transports (hors transport aérien international) et de l'industrie ainsi que pour le secteur « autres » pour l'année 2030. Le secteur « autres » comprend l'agriculture, le secteur des déchets (sans l'incinération des ordures ménagères) ainsi que les émissions de gaz synthétiques. Il englobe donc trois domaines qui ne sont pas, ou seulement indirectement, concernés par la politique climatique, mais dont les émissions appartiennent aussi au champ d'application de la loi sur le CO₂. L'agriculture, notamment, doit aussi contribuer aux objectifs de la loi sur le CO₂. La présente ordonnance ne prévoit toutefois pas de mesures spécifiques de réduction des émissions dans l'agriculture ; celles-ci relèvent de la politique agricole. L'agriculture peut cependant profiter de certains instruments d'encouragement de la loi sur le CO₂ (p. ex. encouragement du biométhane et mécanisme d'encouragement par le biais de l'obligation de compenser). Les valeurs indicatives pour les secteurs sont déduites du potentiel de réduction auquel on peut s'attendre grâce aux mesures prises dans les différents secteurs. Le contrôle du respect des valeurs indicatives se fait en s'appuyant sur l'inventaire des gaz à effet de serre.

³⁹ Décision 2/CMA.3. Directives concernant les démarches concertées visées au paragraphe 2 de l'article 6 de l'Accord de Paris. In : Rapport de la Conférence des Parties agissant comme réunion des Parties à l'Accord de Paris sur sa troisième session, tenue à Glasgow du 31 octobre au 13 novembre 2021. CCNUCC (8 mars 2022). Disponible sous : www.unfccc.int > Documents et décisions > Documents > Saisir dans le champ de recherche la référence : FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1.

⁴⁰ Décision 6/CMA.4. Questions relatives aux démarches concertées visées au paragraphe 2 de l'article 6 de l'Accord de Paris. In : Rapport de la Conférence des Parties agissant comme réunion des Parties à l'Accord de Paris sur sa quatrième session, tenue à Charm-el-Cheikh du 6 au 20 novembre 2022. CCNUCC (17 mars 2023). Disponible sous : www.unfccc.int > Documents et décisions > Documents > Saisir dans le champ de recherche la référence : FCCC/PA/CMA/2022/10/Add.2.

La figure 1 ci-dessous montre les valeurs indicatives dans les différents secteurs pour l'année 2030 ainsi que celles pour les années 2040 et 2050 selon la LCI.

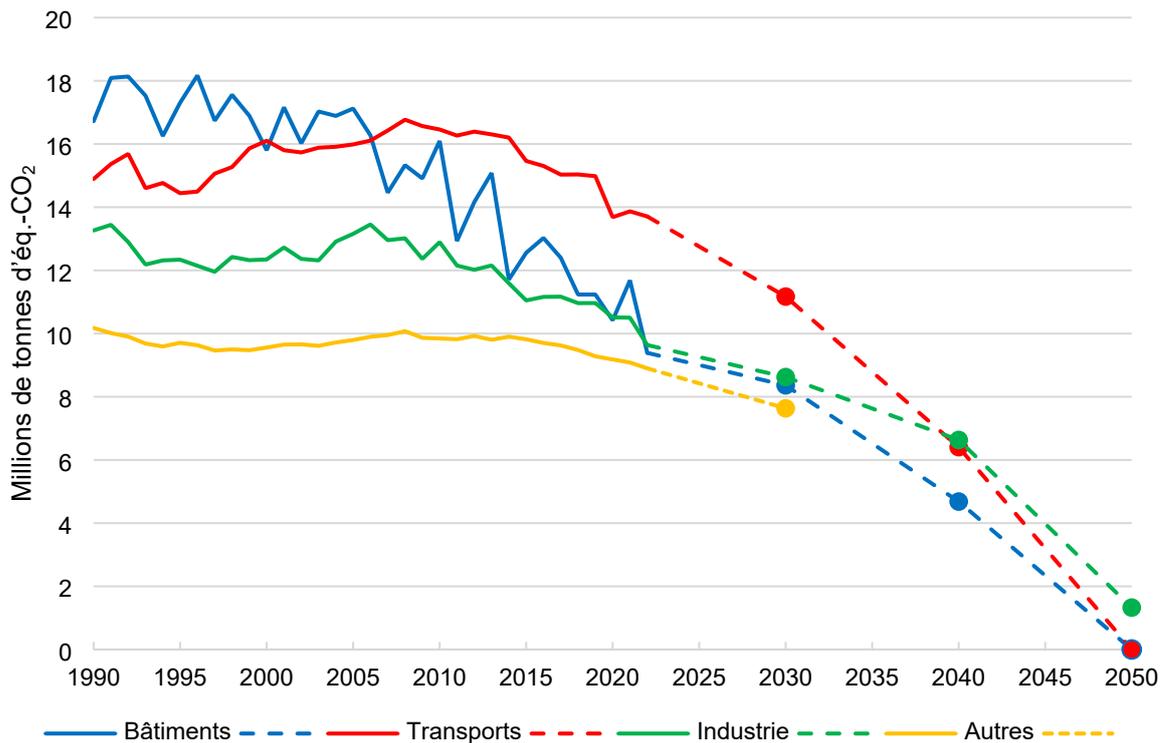


Figure 1 : Évolution des émissions et valeurs indicatives par secteur

Section 5 Attestations pour des projets et des programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de renforcement des prestations de puits de carbone réalisés en Suisse ou à l'étranger

Art. 4b Principe

L'art. 4b fixe le principe de la prise en compte de la réduction des émissions ou du renforcement des prestations de puits de carbone réalisés en Suisse ou à l'étranger. Des attestations nationales correspondantes peuvent être délivrées en Suisse dans le respect des exigences prévues à la section 5. Les réductions d'émissions ou le renforcement des prestations de puits de carbone réalisés à l'étranger doivent être conformes aux règles énoncées à l'art. 6 de l'accord sur le climat. Selon cet article, il existe deux possibilités : désormais, les réductions d'émissions ou le renforcement des prestations de puits de carbone réalisés à l'étranger pourront également être pris en compte en Suisse en vertu de l'art. 6, par. 4, de l'accord sur le climat. Leur prise en compte est limitée (cf. art. 11b). Comme jusqu'à présent, les réductions d'émissions et le renforcement des prestations de puits de carbone réalisés à l'étranger en vertu de l'art. 6, par. 2, de l'accord sur le climat et qui remplissent les exigences des art. 5 ss de l'ordonnance peuvent être transférées.

Art. 5, al. 1, phrase introductive et let. b, ch. 1, let. c, ch. 1 et 3, let. g, et al. 2

Les exigences actuelles que les projets et les programmes doivent remplir pour la délivrance d'attestations nationales ou internationales (art. 5) restent en vigueur et sont ponctuellement précisées.

L'al. 1, let. b, ch. 1, de la version française du texte contient une modification rédactionnelle.

Le développement durable prend en considération trois dimensions : responsabilité écologique, solidarité sociale et efficacité économique⁴¹. Pour que les programmes de compensation réalisés à l'étranger contribuent au mieux au développement durable sur place, les recettes issues des attestations interna-

⁴¹ Cf. Stratégie pour le développement durable 2030. ARE. Disponible sous : www.aren.admin.ch > Développement durable > Stratégie et rapports > Stratégie pour le développement durable.

tionales doivent être principalement utilisées pour accroître la création de valeur dans l'État partenaire. Pour satisfaire à cette exigence, les responsables de projet peuvent par exemple conclure des partenariats avec des organisations ou des entreprises dans l'État partenaire, recourir à des services sur place ou contribuer à la disponibilité de tels services sur place, ou encore former la population impliquée ou lui proposer des emplois. Par ailleurs, la population impliquée doit également profiter de manière appropriée des bénéfices de programmes de compensation à l'étranger lorsque la vente des attestations en génère pour le responsable, après déduction des coûts du programme. La preuve doit être apportée pendant le suivi au moyen de pièces justificatives. Le cas échéant, le prix des attestations internationales correspondantes doit être divulgué. Le succès de certaines activités, comme l'utilisation de fours de cuisson efficaces ou d'installations de biogaz, dépend en effet de la participation de la population locale. Pour celle-ci, il peut être difficile d'évaluer si l'avantage monétaire reçu du fait de la participation au projet de compensation est approprié comparé au montant effectivement tiré de la vente des attestations correspondantes. Il appartient au concepteur du programme de déterminer les modalités de la redistribution à la population des bénéfices générés par le programme (p. ex. par des versements réguliers dans un fonds local d'utilité publique). Il conviendra toutefois de démontrer dans tous les cas que la majeure partie de la création de valeur liée au projet a lieu dans l'État partenaire. Pour chacune des mesures prévues à cette fin, le requérant doit présenter dans la description du projet la liste des justificatifs acceptés en vue de montrer que les mesures ont effectivement été mises en œuvre. Le niveau d'avancement de la mise en œuvre est vérifié dans les rapports de suivi.

Les réductions d'émissions et le renforcement des prestations de puits de carbone doivent rester démontrables et quantifiables pour pouvoir faire l'objet d'attestations. Ils doivent en outre être confirmés par des mesures (al. 1, let. c, ch. 1). Un modèle scientifique peut être utilisé en lieu et place de mesures à condition que celui-ci soit aussi plausibilisé par des mesures pendant le suivi. Les résultats de sondages ne sont pas acceptés comme mesure suffisante en raison de leur grande incertitude, à moins qu'ils soient confirmés par des échantillons représentatifs ou par des mesures. Bien qu'elle ne soit pas directement liée à la nouvelle réglementation de la mesure, la question de la demande « évitée » ou « supprimée » (*suppressed demand*) est pertinente du point de vue de la quantifiabilité. Les projets qui génèrent la majeure partie de la réduction d'émissions en se fondant sur cette demande sont considérés comme insuffisamment quantifiables. Le concept de « *suppressed demand* » vient du mécanisme pour un développement propre (*Clean Development Mechanism*⁴²), qui régissait les projets de compensation internationaux dans le contexte du Protocole de Kyoto. Cette approche permettait d'utiliser une hypothétique évolution de référence pour les groupes de population particulièrement pauvres, qui était définie comme si ces groupes de population avaient plus d'argent et émettaient dès lors davantage d'émissions que ce qui était effectivement le cas. Bien qu'admissible dans l'esprit du développement durable, ce concept ne correspond pas à ce que l'on entend par « suffisamment quantifiable ». Pour cette raison, seuls les projets de compensation qui calculent une petite part de la réduction d'émissions avec la « *suppressed demand* » sont considérés comme suffisamment quantifiables.

Les exploitants ayant pris un engagement de réduction fixent dorénavant un objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre au lieu d'un objectif d'émission (voir art. 67). Le texte de l'al. 1, let. c, ch. 3, est modifié sur le plan rédactionnel pour cette raison. Il est en outre précisé que les attestations délivrées ne peuvent pas non plus contribuer à la réalisation de l'objectif fondé sur des mesures.

L'art. 5, al. 1, est complété par une let. g, afin de s'assurer que le requérant peut prouver qu'il a un droit à ce que les réductions d'émissions lui soient imputées. Pour cela, les bénéficiaires du projet doivent avoir renoncé à vendre leurs réductions d'émissions à d'autres parties que le requérant ou à les utiliser eux-mêmes (art. 5, al. 1, let. g). Cette preuve peut être par exemple une « renonciation au CO₂ » (*carbon waiver*) signée par les bénéficiaires du projet. Avec cette exigence, l'OFEV réduit le risque de double comptage (art. 10, al. 8).

Les projets et les programmes de stockage de carbone doivent continuer à garantir la permanence du piégeage du carbone pour 30 ans au moins (al. 2). La règle suivante est conservée pour les projets de compensation : lorsque le puits de carbone devient une source, les attestations émises pour les tonnes

⁴² Clean Development Mechanism Methodology Booklet. CCNUCC (2016). Huitième édition. Disponible sous : www.cdm.unfccc.int > Methodologies > Documentation.

de CO₂ initialement stockées puis libérées ne peuvent plus être prises en compte pour répondre à l'obligation de compensation (voir l'art. 90). L'annexe 19 définit désormais la manière dont les fuites éventuelles doivent être traitées et les exigences auxquelles les sites de stockage doivent répondre. En cas de stockage à l'étranger, le stockage peut aussi se faire sur un site reconnu par les États partenaires dans le cadre d'un accord multilatéral. Une mention au registre foncier reste exigée en cas de piégeage biologique du carbone en Suisse (art. 8a).

Art. 5a, al. 1, let. b et e, et al. 2

Lorsqu'un programme de compensation englobe des technologies très différentes, cela entraîne une charge de travail supplémentaire disproportionnée pour le requérant qui doit établir la documentation, pour les organes d'expertise chargés de la validation et de la vérification et pour l'administration. Désormais seul un type de technologie sera autorisé par programme et seuls les projets employant cette technologie pourront être inclus dans le programme (al. 1, let. b). Cette modification permettra, d'une part, une définition claire des critères d'admission dans le programme et, d'autre part, de diminuer les coûts d'enregistrement. Un programme peut toutefois inclure plusieurs technologies, pour autant qu'elles soient interdépendantes et nécessaires à la mise en œuvre (p. ex. un programme comprenant le changement et le recyclage de fluides frigorigènes : le recyclage ne peut avoir lieu sans que le fluide frigorigène ait été remplacé). Dans ce cas, toutes les technologies doivent être mentionnées et présentées par le menu dans la description du programme, notamment par des formulaires d'admission détaillés, une structuration claire du plan de suivi, etc. Il est en outre précisé que tous les projets inclus dans un programme doivent être réalisés dans le même pays (al. 1, let. e). Cette règle est nécessaire non seulement eu égard au principe de territorialité pour les inventaires des gaz à effet de serre et le « *corresponding adjustment* » mais aussi parce que les projets doivent faire l'objet au cas par cas d'une décision coordonnée avec chaque État partenaire.

De plus, l'al. 2 est reformulé pour plus de clarté. Un projet faisant partie d'un programme ne peut être mis en œuvre qu'après avoir été inclus dans celui-ci.

Art. 6, al. 2, partie introductive (ne concerne que le texte en italien) et let. n, ch. 3

En cas de projets ou de programmes réalisés à l'étranger, le requérant doit veiller à garantir, dans le cadre de la conception du projet, que les groupes d'intérêts concernés par sa mise en œuvre seront consultés (annexe 2a, ch. 3). Les résultats de cette consultation doivent être résumés dans la description du projet (art. 6, al. 2, let. n, ch. 3). Le requérant indique à l'organisme de validation dans quelle mesure les retours d'information des groupes d'intérêts consultés ont pu être pris en compte lors de la mise en œuvre et fournit les justifications adéquates lorsqu'il n'a pas été possible de le faire. Les avis exprimés dans le cadre du dispositif mis en place à cet effet par le requérant doivent être intégrés dans le rapport de suivi suivant.

Art. 7, al. 1

C'est dorénavant l'organisme de validation qui remet la demande validée à l'OFEV (al. 1^{bis}). Cette modification permet d'accroître l'efficacité, notamment si l'on tient compte du fait que la demande doit être déposée par voie électronique via le système d'information et de documentation CORE de l'OFEV. S'il le souhaite, le requérant peut en outre charger l'organisme de validation de répondre aux questions posées par l'OFEV lors du contrôle du projet. La responsabilité continue cependant à relever du requérant.

Art. 9, al. 5 et 7

C'est dorénavant l'organisme de vérification qui remet le rapport de suivi vérifié à l'OFEV (al. 5). Cette modification permet d'accroître l'efficacité, notamment si l'on tient compte du fait que la demande doit être déposée par voie électronique via le système d'information et de documentation CORE. En outre, le requérant peut, s'il le souhaite, charger l'organisme de vérification de répondre aux questions posées par l'OFEV lors du contrôle du projet. La responsabilité continue cependant à relever du requérant. Par ailleurs, l'art. 9, al. 5, rappelle que l'intégralité des réductions d'émissions générées par le projet de compensation doit être déclarée dans le rapport de suivi et faire l'objet d'une demande d'attestations. Il n'est

pas possible de demander la délivrance d'attestations pour une partie des réductions seulement (à l'exception de la répartition de l'effet dans le cadre du Programme Bâtiments). D'une part, ceci est contraire à l'exigence de l'art. 5, al. 1, let. b, ch. 1, selon laquelle le projet ne serait pas rentable sans le produit de la vente des attestations. D'autre part, cela ne répond pas à l'exigence de l'art. 5, al. 1, let. b, ch. 3, selon laquelle la réduction d'émissions n'aurait pas eu lieu sans le projet.

Dans le cas des exploitants ayant pris un engagement de réduction, les mesures destinées à réduire leurs émissions directes pour lesquelles des attestations ont été délivrées ne contribuent pas à atteindre l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou l'objectif fondé sur des mesures (cf. art. 72d). Lors du contrôle de l'atteinte de l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, les attestations effectivement délivrées sont prises en compte comme des émissions. La personne qui dépose la demande de délivrance d'attestations doit annoncer chaque année le nombre d'attestations demandées par installation à l'exploitant ayant pris un engagement de réduction et à l'OFEV, au plus tard le 31 août de l'année suivante. Cette obligation de communiquer ne s'applique pas lorsque les attestations sont délivrées pour des mesures qui concernent les émissions indirectes de l'exploitant ou lorsqu'un réseau de chauffage à distance fournit de la chaleur à un exploitant ayant pris un engagement de réduction (al. 7).

Art. 10, al. 6^{bis}

Lors de la COP26 à Glasgow, la décision a été prise de recommander instamment d'annuler 2 % des attestations internationales sans les imputer au titre d'un objectif national pour les activités relevant de l'art. 6, par. 2, de l'accord sur le climat⁴³. Cette recommandation doit être transposée dans le droit national. L'art. 10, al. 6^{bis}, dispose que l'annulation de 2 % porte sur l'ensemble des attestations internationales délivrées par l'OFEV. Celles-ci présentent ainsi un bénéfice pour le climat mondial qui n'est pas comptabilisé par des acteurs privés ou publics. D'entente avec l'État partenaire, l'OFEV annule 2 % des attestations, c'est-à-dire que celles-ci ne sont pas délivrées au destinataire en Suisse. Elles ne sont pas portées au compte de ce dernier dans le registre des échanges de quotas d'émission et la Suisse renonce à imputer ces quantités à son objectif de réduction. Lorsque l'État partenaire a déjà annulé une partie, la Suisse procède à l'annulation du reste, jusqu'à atteindre 2 %.

Art. 11, al. 1

Il est désormais précisé que toute modification importante doit être signalée à l'OFEV dans le rapport de suivi subséquent (al. 1). Cette précision ne figurait jusqu'ici qu'au niveau de la communication de l'OFEV en sa qualité d'autorité d'exécution.

Art. 11b Attestations internationales visées à l'art. 6, par. 4, de l'accord sur le climat

L'art. 11b détaille le processus de demande concernant la lettre d'approbation pour que les attestations internationales visées à l'art. 6, par. 4, de l'accord sur climat (*Paris Agreement Crediting Mechanism*)⁴⁴ puissent être prises en compte en Suisse. Pour pouvoir demander une lettre d'approbation à l'OFEV, le projet en question doit avoir été enregistré avec succès par le Supervisory Body⁴⁵, conformément aux règles, modalités et procédures applicables au mécanisme créé en vertu de l'art. 6, par. 4, de l'accord sur le climat⁴⁶. Il ne doit pas y avoir d'automatisme pour la reconnaissance des réductions d'émissions en vertu de l'art. 6, par. 4. L'objectif est toutefois de ne pas soumettre chaque projet au même processus

⁴³ Technical paper on processes necessary for the delivery of overall mitigation in global emissions. CCNUCC (16 septembre 2022). Disponible sous : www.unfccc.int > Documents et décisions > Documents > Saisir dans le champ de recherche le titre : Technical paper on processes necessary for the delivery of overall mitigation in global emissions.

⁴⁴ Paris Agreement Crediting Mechanism. CCNUCC. Disponible sous : www.unfccc.int > Processus et réunions > L'Accord de Paris > Paris Agreement Crediting Mechanism.

⁴⁵ Article 6.4 Supervisory Body. CCNUCC. Disponible sous : www.unfccc.int > Process and meetings > Bodies > Constituted bodies > Article 6.4 Supervisory Body (Paris Agreement).

⁴⁶ Décision 3/CMA.3. Règles, modalités et procédures applicables au mécanisme créé en vertu du paragraphe 4 de l'article 6 de l'Accord de Paris. In : Rapport de la Conférence des Parties agissant comme réunion des Parties à l'Accord de Paris sur sa troisième session, tenue à Glasgow du 31 octobre au 13 novembre 2021. CCNUCC (8 mars 2022). Disponible sous : www.unfccc.int > Documents et décisions > Documents > Saisir dans le champ de recherche la référence : FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1.

d'examen, comme c'est le cas pour l'art. 6, par. 2, de l'accord sur le climat. L'OFEV fixe la forme de la demande pour la lettre d'approbation. Il fournira un modèle à cette fin.

L'art. 11b, al. 2, dispose que la délivrance de la lettre n'est possible que dans la mesure où l'annexe 2a ne l'exclut pas et que seuls sont acceptés des projets qui ont été enregistrés pour la première fois après le 1^{er} janvier 2021 dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (al. 2, let. b). Les projets qui ont été transférés du mécanisme pour un développement propre du Protocole de Kyoto vers le mécanisme visé à l'art. 6, par. 4, et calculés sur la base des méthodes du mécanisme pour un développement propre ne peuvent pas être pris en compte.

L'OFEV se charge de l'examen des demandes d'approbation.

Section 5c Indication des émissions dans les offres de vols

Art. 14a

Le nouvel art. 14a précise l'obligation prévue à l'art. 7a de la loi sur le CO₂, selon laquelle les émissions probables générées et ayant un effet climatique doivent être indiquées sur toutes les offres de vol. Sont considérés comme offre tous les moyens de communication tels qu'annonces, dépliants, médias électroniques et visuels qui indiquent des voyages en avion dans le cadre du trafic de ligne et des vols occasionnels planifiés (vols charter). Outre les exploitants d'aéronefs, les autres prestataires de voyages en avion, comme les agences de voyages et les voyagistes en ligne, qui ont leur siège en Suisse sont aussi tenus de s'assurer que les émissions par passager qui seront probablement générées par le voyage aérien sont indiquées sur les offres à partir du 1^{er} janvier 2026. Les émissions doivent aussi être indiquées sur les offres de voyage à forfait (al. 1).

L'obligation s'applique aux offres de vols au départ d'un aéroport situé en Suisse ainsi qu'à leurs liaisons en correspondance jusqu'à l'aéroport de destination. Lorsque l'offre porte sur un vol aller et retour, les émissions totales générées par le vol aller et par le vol retour doivent être indiquées (al. 2).

Les émissions qui seront probablement générées par le vol peuvent être calculées avec des calculateurs d'émissions ou obtenues sur la base de systèmes de labellisation environnementale. Les émissions du vol se basent en tous les cas au moins sur les émissions directes issues de la consommation de carburant, en tonnes de CO₂. D'autres émissions à incidence climatique (p. ex. les oxydes d'azote [NO_x], les particules de suie et les composés soufrés oxydés) et leurs effets sur le climat doivent également être pris en compte dans le calcul. Les effets supplémentaires apparaissent avant tout à partir d'une altitude de vol d'environ huit kilomètres au-dessus du niveau de la mer. L'incidence climatique globale des émissions des transports aériens représente grosso modo entre une et trois fois celle des émissions de CO₂ issues de la combustion des carburants d'aviation fossiles. L'Académie suisse des sciences naturelles (SCNAT/ProClim) a résumé l'état des connaissances sur l'impact des émissions globales du transport aérien sur le climat dans le rapport intitulé « Émissions des transports aériens et leur impact sur le climat »⁴⁷. L'incidence climatique résultant de ces émissions ayant un effet climatique, en combinaison avec les conditions météorologiques pendant le temps de vol, diffère d'un vol à l'autre. Le calcul de ces effets est extrêmement complexe et encore entaché d'incertitudes. Aucune méthode ne permet jusqu'ici de donner des indications fondées sur un vol ou un itinéraire de vol particulier. Il est possible, mais pas impératif, de prendre en compte dans le calcul l'utilisation de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission. Lorsqu'on utilise un calculateur d'émissions, il est possible de faire abstraction des différentes classes de transport et des différents types d'avion. La méthode de calcul utilisée doit être présentée sur demande à l'OFEV (al. 3 et 4).

Lorsqu'on utilise un calculateur d'émissions ou un système de labellisation environnementale qui ne tient pas compte des autres émissions à incidence climatique et de leurs effets, comme le « Flight Emissions Label » européen, il faut préciser dans l'offre de vol que seules les émissions de CO₂ sont indiquées et que l'incidence climatique globale peut de ce fait être nettement plus importante (al. 5).

Avec le concours de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'OFEV peut publier en ligne une liste de calculateurs d'émissions et de systèmes de labellisation environnementale conformes aux exigences.

⁴⁷ Émissions des transports aériens et leur impact sur le climat. Neu U. (2021). In : Swiss Academies Communications 16 (3).

Chapitre 2 Mesures techniques visant à réduire les émissions de CO₂ des bâtiments

Art. 16a Informations sur les installations de production de chaleur

L'art. 16a précise quelles informations doivent être inscrites dans le RegBL pour chaque nouveau bâtiment ou pour chaque bâtiment existant dont l'installation de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude a été remplacée. Les interventions mineures dans l'installation (p. ex. remplacement de soupapes, capteurs) ne sont pas considérées comme remplacement. Selon les dispositions du catalogue des caractères du RegBL, l'agent énergétique utilisé par l'installation de production de chaleur doit être inscrit (let. a). Dans le cas d'un chauffage à distance, c'est l'agent énergétique du système principal de production de chaleur qui doit être inscrit. La puissance nominale de l'installation ou la puissance nominale du raccordement au réseau de chauffage à distance ainsi que les besoins de chaleur pour le chauffage doivent aussi être inscrits (let. b et c). Il est possible de simplement utiliser les informations correspondantes du certificat énergétique cantonal des bâtiments (CECB) et de les transférer directement dans le RegBL. Lorsqu'il n'existe pas de CECB, le catalogue des caractères du RegBL permet d'indiquer de manière facultative les années d'assainissement de la façade, du toit, du plafond de cave ou des fenêtres, à titre de bonne approximation pour les besoins de chaleur pour le chauffage. Ces informations sont en général déjà saisies dans les autorisations de construire par les autorités compétentes et peuvent être simplement transférées dans le RegBL. L'indication de la source dans le catalogue des caractères est adaptée en conséquence. L'année de la mise en service du remplacement de l'installation de production de chaleur est importante pour l'évaluation de sa durée de vie (let. d). La date de l'inscription dans le RegBL doit aussi figurer dans le registre (let. e). De plus, il est nécessaire d'indiquer l'identificateur fédéral de bâtiment (EGID) pour le bâtiment dans lequel se trouve le système principal de production de chaleur ou le fournisseur de chaleur. Ainsi, à l'avenir, il sera possible d'identifier la source de chaleur des bâtiments raccordés à des systèmes de chauffage à distance. Le RegBL est complété avec les caractères en question. Lorsque le générateur de chaleur est remplacé, l'autorité compétente inscrit les informations dans le RegBL dans un délai de 30 jours, conformément à l'ordonnance sur le RegBL en vigueur. Les communes mettent leurs données à la disposition de leur canton.

Les inscriptions dans le RegBL servent aux cantons pour vérifier leurs propres objectifs climatiques. Elles permettent aussi d'actualiser les données de base pour le rapport visé à l'art. 16 de l'ordonnance sur le CO₂, la planification énergétique à l'échelle communale et la conception de la politique énergétique et climatique aux niveaux cantonal et fédéral. Il est ainsi possible de recourir au processus de déclaration existant et de réduire le plus possible la charge incombant aux cantons et aux communes.

Chapitre 3 Mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules

Section 1 Dispositions générales

Art. 17

La définition de l'importateur figurant jusqu'ici à l'art. 17 étant désormais inscrite à l'art. 17g, l'art. 17, devenu obsolète, est abrogé.

Art. 17a, al. 2

Les voitures de tourisme portant des plaques d'immatriculation de l'armée et destinées à la troupe sont désormais exclues du champ d'application de manière générale. Les véhicules militaires utilisés à d'autres fins, par exemple pour l'administration militaire, lui restent soumis.

Art. 17b Voitures de livraison

La définition de la voiture de livraison figure désormais dans deux lettres sans modification matérielle (al. 1).

À ce jour, les voitures de livraison avec un poids à vide supérieur à 2585 kg, qui sont réceptionnées conformément à la procédure de mesure des gaz d'échappement pour les véhicules lourds, sont exclues du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂. Le nombre des voitures de livraison qui ne tombaient pas dans le champ d'application en vertu de cette disposition a connu ces dernières

années une augmentation notable et continue, alors que le nombre de voitures de livraison mises en circulation est resté globalement à peu près identique. Afin d'éviter des abus potentiels, cette exception prévue à l'al. 2 actuel est supprimée. En outre, la disposition en vigueur désavantage des véhicules plus légers et plus efficaces qui ont souvent une charge utile supérieure aux véhicules lourds. Pour cette raison, toutes les voitures de livraison d'un poids total allant jusqu'à 3500 kg sont désormais soumises aux valeurs cibles pour le CO₂. Les valeurs de CO₂ manquantes après la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) sont calculées selon les formules figurant à l'annexe 4 ou peuvent être déterminées par l'importateur avec un cycle de mesures.

Les voitures de livraison portant des plaques d'immatriculation de l'armée et destinées à la troupe sont désormais exclues du champ d'application de manière générale. Les véhicules militaires utilisés à d'autres fins, par exemple pour l'administration militaire, lui restent soumis (al. 2).

Art. 17c, al. 2

Par analogie avec l'art. 17b, l'exception prévue pour les tracteurs à sellette légers à l'al. 2 actuel est supprimée.

Les tracteurs à sellette légers portant des plaques d'immatriculation de l'armée et destinés à la troupe sont désormais exclus du champ d'application de manière générale. Les véhicules militaires utilisés à d'autres fins, par exemple pour l'administration militaire, lui restent soumis (al. 2)

Art. 17c^{bis} Véhicule lourd

Le nouvel art. 17c^{bis} précise à quels véhicules lourds s'appliquent les prescriptions sur les émissions de CO₂ (cf. art. 10, al. 4, de la loi sur le CO₂). Il s'agit des « camions » au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)⁴⁸ et des « tracteurs à sellette » au sens de l'art. 11, al. 2, let. i, OETV, avec une configuration d'essieux de 4 x 2 et un poids total supérieur à 16 t ou avec une configuration d'essieux de 6 x 2 (al. 1, let. a et b). En ce qui concerne les véhicules multi-étapes, l'état déterminant est celui du véhicule de base (al. 2), car c'est à ce dernier que se rapporte la certification déterminée au moyen de l'outil VECTO, conformément au règlement (UE) 2017/2400.

L'al. 3 définit les cas dans lesquels un véhicule lourd est exempté des prescriptions sur les émissions de CO₂ :

- Les véhicules de collecte des ordures ménagères sont considérés en Suisse comme des voitures automobiles de transport au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, OETV, et non comme des voitures automobiles de travail au sens de l'art. 13 OETV. Si les voitures automobiles de transport au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, OETV relèvent par principe du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ (art. 17c^{bis}, al. 1), ce n'est pas le cas des véhicules de travail au sens de l'art. 13 OETV. Dans l'UE, les véhicules de collecte des ordures ménagères sont considérés comme des véhicules professionnels exemptés des prescriptions sur les émissions de CO₂ (règlement [UE] 2019/1242). Les véhicules de collecte des ordures ménagères ne doivent pas non plus être soumis en Suisse aux prescriptions sur les émissions de CO₂. Ces véhicules sont identifiés au moyen des formes de carrosserie 150 et 355 mentionnées à l'annexe IV/d des instructions de l'Office fédéral des routes (OFROU) relatives à l'établissement des rapports d'expertise.
- Les véhicules spéciaux au sens de l'art. 25 OETV sont identifiés par le genre de véhicule 50 et par des plaques d'immatriculation spécifiques (caractères noirs sur fond brun clair).
- Les véhicules lourds portant des plaques d'immatriculation de l'armée visés à l'art. 4, let. a, de l'ordonnance sur la circulation militaire et destinés à la troupe sont également exclus du champ d'application. Les véhicules militaires utilisés à d'autres fins, par exemple pour l'administration militaire, lui restent soumis.

⁴⁸ RS 741.41

- Les prescriptions en matière d'émission de CO₂ ne s'appliquent pas non plus aux véhicules dédouanés avant juillet 2019. Cette disposition exclut notamment les véhicules dont les émissions de CO₂ n'ont pas dû être déterminées avec l'outil de simulation VECTO, qui est utilisé pour tous les véhicules fabriqués dans l'UE depuis juillet 2019. Vu la longue période séparant le dédouanement et la mise en circulation ainsi que la définition de la première immatriculation (art. 17d), il n'y aura probablement qu'un très petit nombre de véhicules qui ne seront pas soumis aux prescriptions sur les émissions de CO₂ en vertu de cette disposition (al. 2).

Art. 17f

Comme les valeurs cibles prescrites à l'art. 10 de la loi sur le CO₂ sont dorénavant basées sur la procédure WLTP, l'art. 17f actuel relatif aux méthodes de mesure applicables pour déterminer les valeurs cibles ou les convertir est superflu et par conséquent abrogé.

Section 2 Importateurs et constructeurs

Art. 17g Importateur

La définition de l'importateur, qui figurait jusqu'ici à l'art. 17, est déplacée et inscrite désormais à l'art. 17g.

La disposition s'appliquera également à la catégorie des véhicules lourds. La règle selon laquelle quiconque dispose d'une attestation relative aux émissions d'un véhicule délivrée par l'OFEN est considéré en premier lieu comme importateur s'applique désormais aussi à cette catégorie. Le renvoi à l'attestation est complété avec le nouvel art. 23a portant sur les véhicules lourds.

Art. 18, al. 1, let. c

Par analogie avec les importateurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers, les importateurs de véhicules lourds sont réputés grands ou petits importateurs en fonction de la taille de leur parc de véhicules neufs (art. 11, al. 5, de la loi sur le CO₂). L'art. 18, al. 1, qui définit les grands importateurs, est complété en conséquence.

Art. 20 Petit importateur

Par analogie avec les importateurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers, les importateurs de véhicules lourds sont réputés grands ou petits importateurs en fonction de la taille de leur parc de véhicules neufs (art. 11, al. 5, de la loi sur le CO₂). L'art. 20, qui définit les petits importateurs, est complété en conséquence.

Section 3 Bases de calcul

Art. 23, titre et al. 1

Obligations des importateurs de voitures de tourisme, de voitures de livraison et de tracteurs à sellette légers

Afin de tenir compte du nouvel art. 23a, qui règle les obligations des importateurs de véhicules lourds, le titre et l'al. 1 de l'art. 23 sont précisés et la disposition est limitée aux importateurs de voitures de tourisme, de voitures de livraison et de tracteurs à sellette légers.

Art. 23a Obligations des importateurs de véhicules lourds

Comme pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers, les importateurs de véhicules lourds doivent communiquer les données requises pour qu'un véhicule leur soit attribué, et ce avant la première immatriculation du véhicule (al. 1). À la différence de la règle qui s'applique aux voitures de tourisme et aux véhicules utilitaires légers, une distinction est faite en fonction de la source de données utilisée pour l'admission à la circulation. Si un véhicule lourd dispose d'une réception par type, d'une fiche de données ou d'un certificat de conformité électronique, la communication des données à l'OFROU est réputée réglée (let. a) ; dans le cas contraire, l'importateur doit activement communiquer les données à l'OFEN (let. b), qui délivre une attestation.

Les importateurs de véhicules lourds doivent communiquer à l'OFEN les données nécessaires au calcul des sanctions au plus tard le 31 mars de l'année suivante (al. 2). La communication des données n'est pas exigée avant la première immatriculation, car les données VECTO nécessaires au calcul de la sanction (cf. art. 25a) ne sont, au moment de l'admission à la circulation, pas forcément disponibles dans le certificat de conformité électronique ou sont encore incomplètes. Les importateurs peuvent ainsi au besoin demander les données au constructeur de véhicules et, le cas échéant, les remettre ensemble.

À la différence de la règle qui s'applique aux voitures de tourisme et aux véhicules utilitaires légers, aucune distinction n'est faite entre grands et petits importateurs s'agissant de leurs obligations. De même, la disposition selon laquelle les petits importateurs doivent payer une sanction lors de la première immatriculation du véhicule (cf. art. 35) ne s'applique pas aux véhicules lourds.

Art. 25, titre et al. 1

Détermination des émissions de CO₂ des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers

Afin de tenir compte du nouvel art. 25a, qui règle la détermination des émissions de CO₂ des véhicules lourds, le titre et l'al. 1 de l'art. 25 sont précisés et la disposition est limitée aux voitures de tourisme, aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers. La notion de procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP) est également introduite à l'art. 25, du fait de l'abrogation de l'art. 17f, où elle était introduite jusqu'ici.

Art. 25a Détermination des émissions de CO₂ d'un véhicule lourd

En ce qui concerne les véhicules lourds, le calcul de la sanction relative aux émissions de CO₂ utilise les valeurs des émissions de CO₂ obtenues au moyen de la procédure de simulation VECTO, conformément au règlement (UE) 2017/2400. En ce qui concerne les véhicules multi-étapes, l'état déterminant est celui du véhicule de base, car c'est à ce dernier que se rapporte la certification VECTO au sens dudit règlement. Contrairement aux voitures de tourisme, aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers, ce sont les émissions de CO₂ en grammes par tonne-kilomètre (g CO₂/tkm) qui constituent le paramètre de mesure déterminant pour les véhicules lourds, puisque la charge transportée joue un rôle prédominant en plus du trajet parcouru. Le calcul des émissions de CO₂ d'un véhicule lourd se base sur l'annexe 1, ch. 2.2, du règlement (UE) 2019/1242 (al. 1, let. b). Pour chaque véhicule, une valeur d'émission compilée à partir des différents profils de mission est utilisée. Lors de la procédure VECTO, chaque véhicule est attribué à un sous-groupe de véhicules. La valeur d'émission et le sous-groupe sont indiqués dans le certificat de conformité (position 49.5 ou 49.7) ou dans le dossier d'information du client conformément au règlement (UE) 2017/2400. Lorsque l'information sur le sous-groupe de véhicules manque et qu'elle ne peut pas être déterminée à partir d'autres données, par exemple parce que les informations sur le type de cabine ne sont pas disponibles, le véhicule est attribué au sous-groupe de véhicules LH (*long haul*, longue distance) conformément à l'annexe 1, ch. 1, du règlement (UE) 2019/1242 (al. 1, let. a).

Lorsque les émissions de CO₂ ne peuvent pas être déterminées conformément à l'al. 1, une valeur forfaitaire s'applique en fonction du sous-groupe de véhicules, par analogie avec les autres types de véhicules (al. 2, let. a). Pour les véhicules qui sont à propulsion purement électrique, une valeur d'émission de zéro g CO₂/tkm s'applique (al. 2, let. b).

Section 4 Prise en compte des réductions des émissions de CO₂ et allègements

Art. 26 Réduction par des éco-innovations

L'art. 26 actuel est thématiquement divisé entre un art. 26 et un nouvel art. 26a et précisé là où c'est nécessaire. La disposition de l'art. 26 relative à la prise en compte de la réduction des émissions moyennes de CO₂ grâce à l'utilisation d'éco-innovations correspond à la réglementation de l'actuel art. 26, al. 1. Les technologies reconnues par la Commission européenne en vertu de l'art. 11 du règlement (UE) 2019/631 peuvent toujours être prises en compte. Comme la notion d'éco-innovations n'existe pas pour les véhicules lourds, il est précisé que la disposition ne s'applique qu'aux voitures de tourisme, aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers, comme c'est actuellement le cas. La pondé-

ration plus élevée des éco-innovations prévue à l'al. 2 en vigueur, provisoirement introduite à l'occasion du passage à la méthode WLTP, est devenue obsolète et l'alinéa en question est donc abrogé.

Art. 26a Réduction par le gaz naturel et le biogaz

Le contenu du nouvel art. 26a reprend la réglementation de l'art. 26, al. 3, en vigueur sur les véhicules qui peuvent être propulsés au mélange de carburants composé de gaz naturel et de biogaz. Le résultat sera arrondi arithmétiquement au centième (contre au dixième auparavant) de gramme de CO₂/km. La part biogène est aussi déduite des émissions de CO₂ pour les véhicules lourds. La règle d'arrondi qui s'applique dans ce cas est complétée en conséquence (al. 2).

Art. 26b Réduction par des carburants synthétiques renouvelables

L'al. 1 règle la prise en compte des carburants synthétiques renouvelables dans les émissions de CO₂ d'un parc de véhicules (cf. art. 11a de la loi sur le CO₂). Lorsqu'une quantité déterminée de carburant synthétique renouvelable est attribuée par contrat à un importateur de véhicules, il peut demander que la réduction des émissions de CO₂ obtenue par l'utilisation de ce carburant soit prise en compte dans le calcul des émissions de CO₂ de son parc de véhicules neufs. Selon l'annexe 4b, la réduction est convertie en grammes de CO₂ par kilomètre (g CO₂/km) ou en grammes de CO₂ par tonne-kilomètre (g CO₂/tkm) en tenant compte de la durée de vie moyenne attendue, exprimée en km, des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers ou de la performance de transport globale attendue des véhicules lourds. La prise en compte ne varie pas selon le mode de propulsion des véhicules dans le parc de véhicules neufs, mais uniquement selon le carburant fossile remplacé. Il n'est donc pas déterminant de savoir si les véhicules du parc de véhicules neufs peuvent utiliser ou non le carburant en question dans un cas particulier. La preuve que la plus-value écologique des carburants synthétiques à prendre en compte est imputée exclusivement au parc de l'importateur qui dépose la demande (et non à d'autres obligations légales ou à d'autres importateurs) est fournie par l'attribution indiquée sur la garantie d'origine dans le système des garanties d'origine. À cet effet, l'importateur de véhicules doit se mettre d'accord avec le fournisseur de carburant (responsable de la mise sur le marché ou détenteur postérieur de la garantie d'origine) afin que ce dernier inscrive l'attribution sur la garantie d'origine. Le flux physique de matières, ou la remise du carburant pour son utilisation dans les transports, est dissocié de l'imputation au parc des véhicules neufs. La garantie d'origine doit indiquer notamment l'attribution de la réduction d'émission correspondante à l'instrument des prescriptions sur les émissions de CO₂, la désignation de l'importateur et du parc de véhicules neufs et l'année de l'imputation. En vertu de l'art. 2, al. 1, de l'ordonnance du DETEC du 20 novembre 2024 sur la garantie d'origine pour les combustibles et les carburants (OGOC)⁴⁹, une garantie d'origine peut être attribuée à l'instrument des prescriptions sur les émissions de CO₂ dans un délai de 18 mois à compter de la fin de la période de production ou d'importation.

Sont considérés comme carburants synthétiques renouvelables les carburants synthétiques qui ont été produits en utilisant des sources d'énergie renouvelables autres que la biomasse (al. 2, let. a). Par ailleurs, seuls peuvent être pris en compte les carburants qui, selon l'annulation de la garantie d'origine, ont été utilisés pour propulser des véhicules et non à d'autres fins, par exemple le chauffage dans le secteur du bâtiment (al. 2, let. b). En outre, comme le dispose l'art. 11a de la loi sur le CO₂, les exigences de l'art. 35d de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE)⁵⁰ et les dispositions détaillées de l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC)⁵¹ s'appliquent, notamment en ce qui concerne le caractère renouvelable, l'électricité utilisée et la source de carbone. Lorsque ces exigences sont remplies, le facteur d'émission est de zéro gramme de CO₂. L'hydrogène en tant qu'agent énergétique synthétique renouvelable destiné à être utilisé dans des véhicules à piles à combustible ne peut pas être pris en compte, car la législation sur les huiles minérales ne le reconnaît pas comme carburant. Seuls peuvent être pris en compte les carburants mis sur le marché et utilisés en Suisse.

⁴⁹ RS 730.010.2

⁵⁰ RS 814.01

⁵¹ Nouvelle ordonnance créée dans le cadre du présent projet (cf. acte et rapport explicatif séparés).

Lorsqu'un grand importateur de véhicules veut faire valoir une réduction des émissions de CO₂ obtenue par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables pour un parc de véhicules neufs, il doit déposer une demande correspondante auprès de l'OFEN, au plus tard le 31 janvier suivant la fin de l'année concernée ; pour les grands importateurs de véhicules lourds, le délai est fixé au 31 mars de l'année suivante, par analogie avec l'art. 23a, al. 1, let. b ; les petits importateurs doivent déposer la demande avant la première admission à la circulation du véhicule, conformément aux art. 23, al. 4 et art. 23a, al. 2 (al. 3). Il n'y a pas de prise en compte automatique. La demande doit contenir nommément la désignation de l'importateur des véhicules et du parc de véhicules neufs (de l'année concernée, le cas échéant).

Art. 26c Allègements dans le cas de véhicules à faible taux d'émission ou à émission nulle

Comme les valeurs cibles seront introduites et renforcées en 2025 et en 2030, un allègement est accordé pendant une période limitée aux grands importateurs (art. 12, al. 4, de la loi sur le CO₂). L'allègement est lié à la part des voitures de tourisme ainsi que des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers à faible taux d'émission ou à émission nulle (al. 1) et à la part des véhicules lourds à émission nulle (al. 2) dans le parc des véhicules neufs et doit servir d'incitation supplémentaire à mettre en circulation davantage de véhicules à basses émissions. Par analogie avec les réglementations correspondantes dans l'UE, des valeurs seuils sont définies pour la part de ces véhicules en tenant compte des conditions du marché suisse. Si la part de ces véhicules dans le parc de véhicules neufs d'un grand importateur dépasse cette valeur seuil, une déduction correspondant au pourcentage du dépassement est accordée lors du calcul des émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs ; cette déduction est limitée à un pourcentage maximal (al. 3). Il n'y a aucune conséquence si les valeurs seuils ne sont pas atteintes. À l'instar de la réglementation en Europe, la pondération appliquée aux voitures de tourisme ainsi qu'aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers à faible taux d'émission pour déterminer si la valeur seuil est atteinte se base sur leurs émissions de CO₂. Sont réputés à faible taux d'émission les voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ vont jusqu'à 71 g de CO₂/km environ ainsi que les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers dont les émissions de CO₂ ne dépassent pas 50 g CO₂/km. En raison du manque de pertinence pratique, seuls les véhicules à émission nulle sont pris en considération en ce qui concerne les véhicules lourds.

Section 5 **Calcul des émissions de CO₂ et des valeurs cibles spécifiques, et calcul et perception de la sanction**

Art. 27 Calcul des émissions de CO₂ moyennes d'un parc de véhicules neufs d'un grand importateur

Les émissions de CO₂ moyennes d'un parc de véhicules neufs d'un grand importateur continuent d'être obtenues en calculant la moyenne des émissions de CO₂ de ses véhicules immatriculés pour la première fois durant l'année de référence. Le contenu de l'al. 1 actuel est repris, et les formules de calcul dans la nouvelle annexe 4c, à laquelle renvoie le nouvel al. 1, sont différenciées selon les types de véhicules. Ces formules contiennent notamment aussi les réductions et allègements visés aux art. 26 à 26c. Les al. 2, 3 et 4 actuels, devenus obsolètes, sont abrogés.

Pour les véhicules lourds, on utilise une répartition en sous-groupes (ch. 1.2 de l'annexe 4c), comme pour le calcul des valeurs cibles spécifiques. Pour le calcul des émissions de CO₂ déterminantes, les émissions de CO₂ moyennes par sous-groupe dans le parc de véhicules neufs d'un grand importateur sont pondérées avec les parts des sous-groupes dans le parc de véhicules neufs de ce dernier et les facteurs de pondération fixes de chaque sous-groupe pour le kilométrage et la charge utile.

Art. 27a Calcul des émissions de CO₂ d'un véhicule lourd

S'agissant des véhicules lourds, le facteur de pondération pour le kilométrage et la charge utile est pris en compte dans le calcul, par analogie avec le calcul des émissions de CO₂ déterminantes des parcs de véhicules neufs des grands importateurs. La formule de calcul est détaillée au ch. 2 de l'annexe 4c.

Art. 29, al. 1

La disposition relative à la fixation du montant des sanctions est complétée par la mention du règlement (UE) 2019/1242 utilisé pour fixer le montant de la sanction relative aux émissions de CO₂ pour les véhicules lourds.

Art. 30, titre et al. 2

Sanction applicable aux grands importateurs

La disposition relative à l'arrondi des émissions excédant la valeur cible spécifique est complétée par la mention des véhicules lourds. En outre, le titre est adapté sur le plan rédactionnel. Les émissions excédant la valeur cible spécifique seront nouvellement arrondies au centième inférieur pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.

Art. 35, titre et al. 1^{bis} et 3

Sanction applicable aux petits importateurs

La disposition selon laquelle la sanction relative aux émissions de CO₂ doit, pour les petits importateurs, être acquittée avant la première immatriculation du véhicule, ne s'applique pas aux véhicules lourds. Pour cette catégorie de véhicules, la sanction est acquittée seulement l'année suivante, indépendamment du statut de grand ou de petit importateur. Ce point est précisé en conséquence. L'al. 3 actuel, qui concerne l'année 2022, est abrogé. En outre, le titre est adapté sur le plan rédactionnel.

Section 6 Rapport et information du public

Art. 36

L'actuelle section 6, qui ne contenait que l'art. 36, est abrogée. Elle réglait l'établissement d'un rapport adressé aux commissions parlementaires compétentes ainsi que l'information du public. La publication des informations sur les importateurs et les parcs de véhicules ainsi que la présentation d'un rapport sur le respect des valeurs cibles sont dorénavant réglées aux art. 13a et 13b de la loi révisée sur le CO₂.

Section 7 Utilisation du produit de la sanction prévue à l'art. 13 de la loi sur le CO₂

Art. 37

L'actuelle section 7, qui ne contenait que l'art. 37, est abrogée. Elle réglait l'utilisation du produit de la sanction relative aux émissions de CO₂. Une réglementation supplémentaire n'est plus nécessaire au vu de la loi révisée sur le CO₂. Le principe visé à l'al. 1 actuel, en vertu duquel le produit est versé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, est déjà réglé à l'art. 37 de la loi sur le CO₂. Une définition détaillée du montant à verser au fonds au niveau de l'ordonnance n'est plus jugée nécessaire. Selon l'art. 38 de la loi révisée sur le CO₂, les frais d'exécution sont indemnisés avec le produit de la taxe sur le CO₂. Conformément aux règles usuelles de la comptabilité, les intérêts moratoires sont dorénavant comptabilisés comme produit et les pertes sur débiteurs et le ducroire comme déductions sur le produit. Les intérêts sur montants à rembourser sont calculés comme frais d'exécution.

Chapitre 4 Système d'échange de quotas d'émission

Section 1 Exploitant d'installations

Art. 42, al. 1 et al. 3, let. a

La participation volontaire au SEQE prévue à l'art. 15 de la loi sur le CO₂ est dorénavant ouverte à tous les exploitants d'installations avec une puissance calorifique totale de combustion installée d'au moins 10 mégawatts (MW). La condition exigeant l'exercice d'une activité déterminée est supprimée, l'al. 1 est adapté en conséquence et la let. a de l'al. 3 est abrogée.

Art. 46, al. 2

La réduction proportionnelle des attributions gratuites au cas où la quantité de droits d'émission disponibles ne suffit pas à satisfaire toutes les prétentions est désormais régie par l'art. 19, al. 7, de la loi sur le CO₂. Comme jusqu'ici, la somme des quantités de droits d'émission à attribuer, calculées à l'avance pour les périodes d'attribution 2021-2025 et 2026-2030 (cf. annexe 9, ch. 2.3, de l'ordonnance sur le CO₂), ne doit pas dépasser la quantité maximale de droits d'émission disponibles chaque année pour les attributions gratuites. Cette quantité correspond à la quantité de droits d'émission visée à l'art. 18, al. 1, de la loi sur le CO₂, déduction faite de la réserve destinée aux futurs participants au SEQE ou aux participants en forte croissance prévue à l'art. 18, al. 3, de la loi sur le CO₂. Si la somme des droits d'émission à attribuer, calculés à l'avance, dépasse la quantité de droits d'émission disponibles, une réduction linéaire des attributions est appliquée à l'aide d'un facteur de correction suprasectoriel. Ce facteur est désormais limité à 5 %, pour autant que des droits d'émission qui sont gardés en réserve en vertu de l'art. 45, al. 2, de l'ordonnance sur le CO₂ soient disponibles et ne soient pas attribués gratuitement. En raison de la réduction de la quantité maximale de droits d'émission disponibles selon l'art. 45, al. 1, de l'ordonnance sur le CO₂ (cf. explications relatives à la modification de l'annexe 8, ch. 1), le facteur de correction suprasectoriel est recalculé pour l'année 2025.

Section 1a : Exploitants d'aéronefs

Art. 46e, al. 3 et 4

Par analogie avec la réglementation de l'UE, l'OFEV ne garde plus de droits d'émission en réserve pour des nouveaux exploitants d'aéronefs ou ceux en forte croissance à partir de 2025. En 2024, ces droits d'émission n'ont déjà plus été gardés en réserve en vertu de la disposition transitoire à l'art. 146y. Les al. 3 et 4 de l'art. 46e sont par conséquent abrogés.

Section 3 Collecte de données et suivi

Art. 52, al. 1 et 5

L'al. 1 du texte en allemand est remanié sur le plan rédactionnel.

Le renvoi à la directive 2003/87/CE de l'UE⁵², mentionné dans la disposition actuelle, ainsi que la note en bas de page correspondante sont actualisés. Comme jusqu'à présent, les exploitants d'aéronefs dont les émissions de CO₂ sont inférieures à des seuils déterminés et qui sont pour cette raison considérés comme des petits émetteurs ne doivent pas faire vérifier leur rapport de suivi lorsque les conditions suivantes sont remplies : l'exploitant d'aéronefs doit utiliser l'instrument approuvé par l'UE dans le règlement (UE) n° 606/2010 et reprendre sans les modifier les données générées par Eurocontrol⁵³. Si l'exploitant d'aéronefs modifie ces données après coup, le rapport de suivi doit en tout état de cause être vérifié. La modification effectuée sert à préciser ces conditions (al. 5).

Section 4 Obligation de remettre les droits d'émission

Art. 55, al. 1^{bis}

Lorsque le CO₂ est capté et stocké ou piégé chimiquement de manière durable et qu'il n'est donc pas émis, il n'est pas nécessaire de remettre des droits d'émission. La demande peut être faite pour le CO₂ stocké géologiquement ou piégé chimiquement dans des carbonates minéraux utilisés dans des produits de construction de manière durable en Suisse conformément aux exigences de l'annexe 19 (let. a). Pour que le CO₂ piégé chimiquement dans les produits n'implique pas la remise de droits d'émission, il ne doit pas pouvoir s'échapper dans l'atmosphère, que ce soit lors de l'utilisation ou de l'élimination du produit. La restriction aux carbonates minéraux utilisés dans des produits de construction permet de s'en

⁵² Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, JO L 275 du 25.10.2003, p. 32 ; modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2024/795, JO L, 2024/795, 29.2.2024.

⁵³ Règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, version du JO L 175 du 10.7.2010, p. 25.

assurer et correspond à la réglementation actuelle dans l'UE (règlement délégué [UE] 2024/2620)⁵⁴. Le stockage géologique peut aussi être réalisé sur un site agréé sur le territoire d'un État partie à l'Espace économique européen (EEE) ; dans l'EEE, la liaison chimique durable dans les produits est également admise conformément aux règles du SEQUE-UE (let. b). Lorsque le CO₂ est capté puis utilisé et donc émis, l'obligation de remettre les droits d'émission continue à s'appliquer à l'exploitant des installations qui a généré le CO₂, et ce indépendamment du mode, du moment et du lieu d'utilisation.

Section 5 Registre des échanges de quotas d'émission

Art. 65, let. g

La let. g est complétée, puisque les exploitants ayant pris un engagement de réduction peuvent désormais faire imputer une certaine quantité d'attestations pour remplir l'engagement de réduction (cf. art. 72e).

Chapitre 5 Engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Section 1 Conditions et contenu

Art. 66 Conditions

Les exploitants d'installations exerçant une activité économique ou certaines activités de droit public peuvent s'engager auprès de la Confédération à réduire d'un certain volume leurs émissions annuelles de gaz à effet de serre jusqu'en 2040 (engagement de réduction). Ils se voient alors rembourser la taxe sur le CO₂ déjà payée. En revanche, la production de chaleur ou de froid pour des bâtiments d'habitation et les particuliers ne peuvent toujours pas en être exonérés. Dans le cas de lotissements, bâtiments d'habitation ou fournisseurs de chaleur, au moins 60 % des émissions de gaz à effet de serre du site doivent par conséquent être le fait d'une activité ouvrant droit à exonération (al. 1).

L'al. 2 définit l'activité économique. Celle-ci n'est pas considérée comme une activité privée lorsque l'exploitant est inscrit au registre du commerce (let. a), qu'il dispose d'un numéro d'identification (IDE) (let. b) et que son activité se trouve en concurrence avec d'autres acteurs du marché (let. c). Le dernier critère établit aussi une distinction avec l'activité de droit public. L'exécution de tâches publiques par ou pour une collectivité publique n'est pas soumise à une telle concurrence ; elle entre aussi, de ce fait, dans le champ d'application du droit sur les marchés publics, par exemple de la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics⁵⁵ ou de l'accord intercantonal du 25 novembre 1994/15 mars 2001 sur les marchés publics (AIMP)⁵⁶. Un engagement de réduction pour l'exécution de tâches d'intérêt public n'est par conséquent pas possible, hormis pour les activités de droit public indiquées à l'al. 4. L'engagement de réduction est prévu comme un instrument de politique climatique pour l'industrie et l'artisanat à fortes émissions de gaz à effet de serre, et non pour le secteur du logement, où la taxe sur le CO₂ doit générer des économies. En conséquence, la production de chaleur ou de froid pour les bâtiments d'habitation n'est pas considérée comme une activité économique et reste soumise à la taxe sur le CO₂ (al. 3).

L'al. 4 nomme les activités exercées par une collectivité publique pour lesquelles un engagement de réduction est possible. Les activités de droit public mentionnées peuvent aussi être exercées sur mandat d'une collectivité publique. Il s'agit d'activités pour lesquelles il existe une concurrence évidente avec des prestataires ne relevant pas du droit public. Par analogie avec les producteurs de chaleur ou de froid ne relevant pas du droit public, les producteurs de droit public peuvent prendre un engagement de réduction si au maximum 40 % des combustibles fossiles utilisés sont consommés pour la production de chaleur ou de froid pour des bâtiments d'habitation (let. e).

En vertu de l'art. 104, al. 2, let. a, les exploitants ayant pris un engagement de réduction ne perçoivent pas de fonds d'encouragement du Programme Bâtiments. Inversement, les exploitants dont les mesures

⁵⁴ Règlement délégué (UE) 2024/2620 de la Commission du 30 juillet 2024 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les conditions à satisfaire pour que des gaz à effet de serre soient considérés comme étant piégés chimiquement, de manière permanente, à un produit, version du JO L, 2024/2620, 4.10.2024.

⁵⁵ RS 172.056.1

⁵⁶ RS 172.056.5 ; pour les exploitants d'installations de cantons qui ne sont pas partie à l'AIMP, la réglementation concernant la délimitation des activités économiques et des tâches d'intérêt public s'applique par analogie.

ont été financées au moyen de ce dernier ne peuvent pas prendre un engagement de réduction pour l'année correspondante (al. 5). Étant donné que l'ordonnance sur le CO₂ entre en vigueur en 2025 avec effet rétroactif, il ne peut être exclu que des demandes de définition d'un engagement de réduction soient déposées alors que des demandes pour le Programme Bâtiments ont déjà été soumises auprès des cantons pour la même année. Dans ce cas, il faut que l'exploitant retire l'une des demandes. Lorsque le Programme Bâtiments a déjà effectué un versement, l'OFEV rejette la demande d'engagement de réduction pour l'année concernée.

Art. 66a Objet de l'engagement de réduction

L'étendue de l'engagement de réduction est fixée au moyen d'un objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou d'un objectif fondé sur des mesures (al. 1). La let. a définit l'exigence minimale à remplir pour un engagement de réduction avec un objectif d'efficacité : augmentation de l'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 2,25 % par an par rapport à la valeur initiale, même si l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre déterminé dans la convention d'objectifs est inférieur. La valeur initiale se réfère aux deux années qui précèdent le début de la période couverte par la convention d'objectifs. Si l'objectif figurant dans la convention est supérieur à 2,25 %, c'est la valeur la plus élevée qui est décidée pour l'engagement de réduction. La valeur de 2,25 % découle, en tant que valeur moyenne, de l'objectif sectoriel de l'ensemble de l'industrie en vertu de l'art. 4 LCI. Pour atteindre l'objectif intermédiaire pour l'année 2040, une réduction annuelle d'au moins 1,95 % à partir de 2025 est nécessaire. Pour les exploitants ayant pris un engagement de réduction, qui doivent montrer dans leur plan de décarbonation comment ils réduiront de manière significative leurs émissions de gaz à effet de serre d'ici 2040 (cf. art. 31a de la loi sur le CO₂) et qui se verront rembourser la taxe sur le CO₂ en contrepartie, la valeur cible intermédiaire prévue par la LCI, qui s'applique aussi aux entreprises soumises à la taxe, est trop basse. D'autant plus que les exploitants ayant pris un engagement de réduction jusqu'en 2030 peuvent réaliser une partie de la réduction par le biais d'attestations suisses ou étrangères. Si l'on linéarise l'objectif de zéro émission nette jusqu'en 2050, il en résulte une réduction annuelle de 3,32 %. Cette valeur cible a tendance à être trop élevée pour les années 2025-2040 car il faut s'attendre, avec le développement technologique, à ce que certaines mesures importantes de décarbonation ne soient mises en œuvre qu'après 2040. L'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ne doit pas être respecté chaque année, mais sur la durée des périodes définies, jusqu'en 2030 ou en 2040.

Pour l'engagement de réduction avec un objectif fondé sur des mesures, les mesures prises doivent avoir un effet minimal représentant chaque année 2,25 % de la valeur initiale d'émissions de gaz à effet de serre figurant dans la convention d'objectifs. L'objectif fondé sur des mesures ne doit pas non plus être respecté chaque année, mais sur la durée des périodes définies, jusqu'en 2030 ou en 2040. La valeur initiale se réfère aux deux années qui précèdent le début de la période couverte par la convention d'objectifs. Si la convention d'objectifs prévoit un effet inférieur, c'est la valeur minimale susmentionnée qui s'applique ; si elle prévoit un effet supérieur, c'est la valeur de la convention d'objectifs qui s'applique. La valeur de 2,25 % se déduit par analogie avec l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre (let. b).

Une convention d'objectifs en vertu des art. 41 ou 46, al. 2, LEn est une condition indispensable à la conclusion d'un engagement de réduction, indépendamment du fait que l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou l'objectif fondé sur des mesures de l'engagement de réduction ait été prévu avec la valeur minimale de 2,25 % ou une valeur plus élevée figurant dans la convention. Les conventions d'objectifs peuvent être utilisées pour le remboursement de la taxe sur le CO₂ et du supplément perçu sur le réseau, ainsi que pour satisfaire à des prescriptions cantonales.

Les émissions de gaz à effet de serre déterminantes sont, en plus des émissions de CO₂ résultant de l'utilisation de combustibles fossiles classiques et de déchets combustibles fossiles, les émissions de CO₂ liées à des procédés industriels (p. ex. émissions géogènes) ou à la production d'acier et d'éthylène. Lorsque l'engagement de réduction a été fixé avec la valeur minimale de 2,25 %, seules les émissions de gaz à effet de serre provenant de combustibles fossiles classiques sont prises en compte comme valeur initiale. Les valeurs minimales définies à l'al. 1 ne s'appliquent pas aux émissions de CO₂ géogènes liées à des procédés ou générées par l'utilisation de déchets combustibles fossiles (al. 2).

Une partie de l'engagement de réduction peut également consister en des mesures visant à capter le CO₂ provenant des installations de l'exploitant qui a pris un engagement de réduction, à le stocker durablement dans le sous-sol ou à le piéger chimiquement de manière durable dans des carbonates minéraux utilisés dans des produits de construction, ce qui contribue à ce qu'aucune émission de CO₂ ne soit produite. En Suisse, le stockage géologique ou le piégeage chimique durable du CO₂ doit respecter les exigences de l'annexe 19. Pour que le CO₂ piégé chimiquement dans les produits puisse être invoqué comme mesure, il ne doit pas être rejeté dans l'atmosphère, ni lors de l'utilisation, ni lors de l'élimination du produit. La restriction aux carbonates minéraux utilisés dans des produits de construction permet de s'en assurer et correspond aux dispositions relatives au SEQE. Le stockage géologique est aussi possible sur un site agréé sur le territoire d'un État partie à l'EEE (al. 3).

En vertu de l'al. 4, la convention d'objectifs prend en compte, pour un engagement de réduction, toutes les mesures dont la durée d'amortissement est de six ans au plus et de douze ans au plus pour les mesures concernant les bâtiments et les installations. Selon la directive de l'OFEN⁵⁷, cette durée d'amortissement se base sur le pourcentage des frais d'investissement consacré à la réduction des émissions de CO₂, l'effet de la mesure et le prix de l'agent énergétique, y c. la taxe sur le CO₂ et hors TVA⁵⁸. Ces exigences ne s'appliquent pas lorsque la convention d'objectifs a été conclue avant le 1^{er} janvier 2025. Pour ce qui est des conventions d'objectifs existantes, les durées d'amortissement en vigueur sont maintenues (art. 146aa).

Art. 67 Engagement de réduction avec objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre

Les exploitants d'installations qui souhaitent prendre un engagement de réduction peuvent choisir entre deux modèles différents : un objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou un objectif fondé sur des mesures (cf. art. 66a). Seuls les exploitants d'installations qui ont émis dans leur exploitation courante des gaz à effet de serre à hauteur d'au moins 200 tonnes d'éq.-CO₂ par an au cours des deux années précédant la demande (al. 1, let. a) ou qui souhaitent demander le remboursement du supplément perçu sur le réseau en vertu de l'art. 39 LEné (let. b) peuvent prendre un engagement de réduction avec un objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre. Contrairement à l'objectif d'émission actuel, qui est indiqué en quantité absolue, l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre est relatif et indiqué par une augmentation de l'efficacité en % par an. Les exploitants doivent avoir une convention d'objectifs avec la Confédération en vertu de la LEné et cette convention doit être valide et en vigueur dans l'outil de la Confédération pour les conventions d'objectifs et le suivi (COS). Pour qu'une convention d'objectifs existante puisse être appliquée, le périmètre géographique doit correspondre à l'engagement de réduction et la valeur seuil de 200 tonnes d'éq.-CO₂ au minimum doit être atteinte, sauf dans le cas des conventions d'objectifs liées au remboursement du supplément perçu sur le réseau.

Art. 68 Engagement de réduction avec objectif fondé sur des mesures

L'objectif fondé sur des mesures est maintenu. Il représente un objectif simplifié sur le plan de l'élaboration et du suivi annuel par rapport à l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et ne peut être demandé que par les exploitants d'installations qui ont émis dans leur exploitation courante un volume de gaz à effet de serre de 1500 tonnes d'éq.-CO₂ par an au maximum au cours des deux années précédant la demande. Les exploitants doivent disposer d'une convention d'objectifs avec la Confédération valide au sens de la LEné, qui est en vigueur dans l'outil COS. Pour qu'une convention d'objectifs existante puisse être appliquée, le périmètre géographique doit correspondre à l'engagement de réduction et la valeur seuil de 1500 tonnes d'éq.-CO₂ au maximum doit être respectée.

⁵⁷ → Conventions d'objectifs conclues avec la Confédération et visant l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂, Directive État au 1^{er} juin 2022, Annexe 4 : Mesures spéciales. Consultable sur : www.zv-energie.admin.ch > Aides.

⁵⁸ Conventions d'objectifs conclues avec la Confédération et visant l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂, Directive État au 1^{er} juin 2022, chapitre 5.4 Calcul de la rentabilité ; lien : [Aide \(admin.ch\)](http://Aide(admin.ch)).

Art. 68a Groupement d'engagement de réduction

Plusieurs exploitants d'installations peuvent s'associer en un groupement et prendre ensemble un engagement de réduction avec un objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou un objectif fondé sur des mesures. Un tel regroupement d'installations est possible lorsqu'une entreprise, en qualité d'exploitant, exploite des installations sur plusieurs sites ou lorsque différentes entreprises associent leurs installations en un groupement. Le groupement s'engage à réduire collectivement les émissions de gaz à effet de serre et à respecter l'engagement de réduction. Sur chaque site, les conditions doivent également être remplies pour un engagement de réduction unique au sens de l'art. 66. Ainsi, chaque exploitant doit par exemple exercer une activité ouvrant droit à une exonération de la taxe et pouvoir réaliser des mesures techniques de réduction sur son site (al. 1).

La législation sur l'énergie prévoit l'établissement, en règle générale, d'une convention d'objectifs par entreprise⁵⁹. Lorsqu'un groupement d'engagement de réduction est formé par plusieurs entreprises, leurs conventions d'objectifs respectives sont regroupées dans une convention d'objectifs de rang supérieur, qui couvre tous les sites concernés par l'engagement de réduction. Le périmètre géographique de la convention d'objectifs ou de la convention regroupée doit correspondre au périmètre de l'engagement de réduction. Lors de la demande, il faut s'assurer que le potentiel individuel et les mesures à prendre pour chaque site figurent dans la convention d'objectifs. La taille d'un groupement prenant un engagement de réduction commun est limitée à des installations disséminées sur 50 sites au plus. Les expériences faites lors de la dernière période d'engagement avec des groupements comprenant plus de 50 sites ont montré qu'un grand nombre d'exploitants n'ont pas mis en œuvre des propres mesures, mais ont profité de l'effet de celles prises par d'autres membres du groupement. Plus le nombre de sites augmente, plus les conventions d'objectifs, les plans de décarbonation et les demandes de remboursement se compliquent. En outre, lorsqu'un groupement réunit plus de 50 sites, il n'est plus possible de garantir la qualité des contrôles et des audits. Pour assurer la qualité et l'efficacité de cet instrument, il est donc nécessaire de limiter le nombre de sites pouvant être associés en un groupement (al. 2). L'OFEV peut octroyer des dérogations à cette règle si les sites sont administrés de manière centralisée. C'est par exemple le cas lorsque tous les sites appartiennent à une même entreprise ou qu'ils sont administrés par une société coopérative.

Le plan de décarbonation doit couvrir tous les sites de l'engagement de réduction. Lorsque plusieurs plans de décarbonation individuels ont été établis, ils peuvent être soumis ensemble. Il convient à cette fin d'indiquer les informations clés dans un formulaire mis à disposition par l'OFEV (al. 3).

Le groupement d'émission doit désigner un représentant, qui sera l'interlocuteur pour l'OFEV, déposera la demande et remettra le rapport de suivi (al. 4).

Section 2 Demande de définition d'un engagement de réduction

Art. 69

Les exploitants d'installations souhaitant conclure un engagement de réduction doivent transmettre une demande en ce sens à l'OFEV au plus tard le 1^{er} septembre de l'année précédente via le système électronique d'information et de documentation CORE (al. 1). Pour des raisons d'exécution, les engagements de réduction commencent toujours au 1^{er} janvier d'une année et arrivent à échéance le 31 décembre 2040. Pour les engagements de réduction à partir de 2025 ou 2026, les demandes doivent être déposées au plus tard le 1^{er} septembre 2025 (art. 146ab).

L'al. 2 mentionne les indications devant en tout état de cause être portées sur la demande :

- le nom et l'adresse de l'exploitant de l'installation déposant la demande, à qui la décision doit être transmise et qui, dans le cas d'un groupement, représente les intérêts de celui-ci dans l'engagement de réduction (let. a) ;

⁵⁹ Font exception à cette règle les sites qui participent au SEQE et qui représentent le site SEQE dans la convention d'objectifs.

- le nom et l'adresse de tous les exploitants des installations d'un groupement d'engagement de réduction (let. b). Les sites sont listés dans la décision afin que l'OFDF puisse rembourser la taxe sur le CO₂ ;
- le nom et les coordonnées des personnes responsables chez l'exploitant des installations ainsi que du conseiller en énergie (let. c) ;
- les informations concernant les activités économiques ou de droit public, par exemple sur l'assujettissement ou non de l'exploitant des installations au droit sur les marchés publics. Les informations sont à fournir pour toutes les installations incluses dans le cas d'un groupement d'engagement de réduction (let. d) ;
- les informations concernant les émissions de gaz à effet de serre produites au cours des deux dernières années, en tonnes d'éq.-CO₂. La demande étant déposée l'année précédente, il s'agit des émissions de 2023 et 2024 pour un engagement de réduction à compter de 2026. Pour un engagement de réduction à compter de 2025, les dispositions de l'art. 146ab s'appliquent (let. e) ;
- une analyse du potentiel de réduction conformément à la directive de l'OFEN⁶⁰ (let. f) ;
- les numéros EGID et IDE de toutes les installations incluses dans l'engagement de réduction (let. g et h), pour l'exclusion du Programme Bâtiments et pour l'information sur l'activité économique ;
- les données concernant la caisse de compensation AVS compétente et tous les numéros de décompte AVS (let. i) pour l'exclusion de la redistribution de la taxe sur le CO₂. Il convient d'indiquer la répartition de la masse salariale sur les différents sites si ces décomptes AVS couvrent également des collaborateurs sur des sites qui ne sont pas exemptés de la taxe sur le CO₂ ou qui participent au SEQE (let. j) ;
- une convention d'objectifs actuelle incluant l'objectif d'efficacité visé en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou l'objectif visé fondé sur des mesures (let. k).

L'OFEV peut demander des informations supplémentaires pour autant qu'elles soient nécessaires à la définition de l'engagement de réduction (al. 3). Il peut en outre exiger que les exploitants qui utilisent d'autres combustibles que les combustibles fossiles classiques (p. ex. combustibles de déchets fossiles) remettent un plan de suivi au sens de l'art. 51 (al. 4). L'OFEV peut en outre prolonger, de manière appropriée, le délai imparti pour la remise des informations visées à l'al. 2, let. f et k (analyse du potentiel de réduction et convention d'objectifs) (al. 5).

Art. 70

L'article sur l'établissement des décisions est abrogé, car cette disposition n'est pas utile. L'art. 5 de la loi du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA)⁶¹ définit ce qu'est une décision. Étant donné que la demande doit être déposée auprès de l'OFEV, il est clair que c'est ce dernier qui rend la décision.

Art. 71

L'article relatif aux améliorations de produits en dehors des installations de production de l'exploitant d'installations est abrogé, puisque l'art. 31, al. 5, de la loi sur le CO₂ n'est plus maintenu après 2024.

Section 3 Rapport de suivi et plan de décarbonation

Art. 72 Rapport de suivi

Les exploitants d'installations remettent chaque année à l'OFEN leur rapport de suivi en la forme prescrite au moyen de l'outil de la Confédération pour les conventions d'objectifs et le suivi (COS), au plus

⁶⁰ ↪ Conventions d'objectifs conclues avec la Confédération et visant l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂, Directive État au 1^{er} juin 2022, Annexe 4 : Mesures spéciales. Consultable sur : www.zv-energie.admin.ch > Aides.

⁶¹ RS 172.021

tard le 31 mai de l'année suivante. La charge de travail pour l'établissement du rapport de suivi est comparable à celle de la période d'engagement 2013–2024 et dépend pour l'essentiel de la complexité des installations. Si les exploitants d'installations utilisent leurs conventions d'objectifs à différentes fins, ils profitent du fait que la charge de travail n'est engagée qu'une seule fois. L'OFEN transmet les rapports de suivi à l'OFEV (al. 1).

Le rapport contient des informations sur les émissions effectives de gaz à effet de serre (al. 2, let. a), sur les mesures appliquées et leur effet (let. b) et, pour l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, sur l'évolution de l'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre qui en découle (let. c). Afin de démontrer la plausibilité des émissions effectives et du remboursement de la taxe sur le CO₂, il convient de fournir des informations concernant l'évolution des indicateurs de production (let. d) et une comptabilité des combustibles employés (let. e). Si des écarts par rapport aux valeurs cibles de la convention d'objectifs ou de l'engagement de réduction se font jour, il convient de les justifier et de décrire les mesures correctives pouvant être mises en œuvre (let. f). Les mesures encouragées par la Confédération ne contribuent pas au respect de l'engagement de réduction et doivent par conséquent être indiquées séparément dans le suivi à titre de mesure spéciale selon la directive de l'OFEN⁶². Ce principe vaut actuellement pour les mesures pour lesquelles des attestations ont été délivrées ou pour lesquelles des aides financières ont été accordées en vertu de l'art. 6 LCI, ainsi que pour les installations permettant d'utiliser la chaleur solaire comme chaleur industrielle bénéficiant d'un encouragement au titre de l'art. 113e (let. g). Afin de permettre une meilleure lisibilité, toutes ces informations doivent être présentées dans un tableau synoptique, sous forme de série chronologique avec en regard les données des années précédentes et les valeurs cibles (let. h). Dans le cas des groupements, le rapport de suivi doit mentionner les données visées aux let. a, b, d, e et g pour tous les sites de manière séparée.

Pour les fractions de combustibles issues de la biomasse, un facteur d'émission égal à zéro ne peut être utilisé que si le carbone du dioxyde de carbone généré provient du cycle naturel. L'exploitant ayant pris un engagement de réduction doit prouver que la quantité correspondante de garanties d'origine lui a été attribuée dans le système des garanties d'origine. La quantité des combustibles renouvelables achetés doit en outre être indiquée sur les factures, faute de quoi une imputation ne sera pas possible, même si une garantie d'origine a été attribuée. Les données relatives aux installations individuelles doivent être remises sur demande (al. 3).

D'autres informations peuvent être demandées, pour autant qu'elles soient nécessaires à l'évaluation du suivi (al. 4).

Art. 72a Contenu du plan de décarbonation

Désormais, un plan de décarbonation doit être soumis dans le cadre de l'engagement de réduction visé à l'art. 31a, let. b, de la loi sur le CO₂. La charge de travail nécessaire à son établissement dépend pour l'essentiel de la complexité des processus à représenter. Comme le plan ne doit être soumis que dans les trois ans suivant le début de l'engagement de réduction, le travail initial lié à l'engagement de réduction peut être réparti sur plusieurs années, ce qui allège la charge de l'exploitant.

Le choix de la méthode d'établissement du plan de décarbonation est en principe libre, si bien que l'exploitant peut se servir d'instruments qu'il utilise déjà pour la planification de la décarbonation. Les exigences minimales énoncées à l'al. 1 doivent être respectées. La let. a précise que les émissions directes de gaz à effet de serre doivent être représentées selon la définition de l'art. 2 LCI, seuls les combustibles fossiles devant obligatoirement être inclus dans le bilan. Les exploitants concernés par les émissions géogènes ou par les émissions générées par la combustion de déchets sont encouragés à les intégrer dans leurs plans de décarbonation, par exemple au moyen d'un plan de mesures et d'objectifs de réduction spécifiques. Les exploitants peuvent y intégrer de leur plein gré d'autres émissions directes (carburants) ou indirectes (électricité ou consommation de chaleur) ainsi que les émissions générées par des procédés situés en amont ou en aval. La description des installations et des procédés (let. b) et de leurs émissions correspondantes sert de base à l'analyse et à la description

⁶² ↳ Conventions d'objectifs conclues avec la Confédération et visant l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂, Directive État au 1^{er} juin 2022, Annexe 4 : Mesures spéciales. Consultable sur : www.zv-energie.admin.ch > Aides.

des solutions techniques pouvant permettre d'éviter les émissions de gaz à effet de serre (let. c). Les mesures contenues dans le plan de décarbonation doivent être déduites de l'analyse et définies de sorte que leur effet cumulé permette d'atteindre l'objectif (let. d) et de respecter la trajectoire de réduction visée à la let. e. L'analyse du potentiel effectuée dans le cadre de la convention d'objectifs peut servir de base pour établir la liste des mesures du plan de décarbonation. Elle peut inclure toutes les mesures pertinentes intégrées dans l'engagement de réduction. En fonction de la valeur cible, le plan de mesures devrait aller au-delà de l'engagement de réduction et prévoir des mesures supplémentaires. Selon la let. e, l'objectif pour l'année 2040 du plan de décarbonation est axé sur l'objectif figurant aux art. 3 et 4 LCI. Autrement dit, la trajectoire de réduction doit être définie de manière qu'en la poursuivant de façon linéaire jusqu'en 2050, plus aucune émission de gaz à effet de serre ne soit émise, sauf pour les émissions difficilement évitables. Les exploitants peuvent définir de leur plein gré des objectifs intermédiaires ou des objectifs pour après 2040.

La liste des mesures est un élément central du plan de décarbonation et doit comporter au moins les informations suivantes : une description précise des mesures (al. 2, let. a), une estimation des coûts de leur mise en œuvre (coûts de planification, d'investissement et d'exploitation) (let. b), le calcul de la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou le calcul des émissions négatives en tonnes d'éq.-CO₂ et l'influence de l'effet des mesures sur la consommation d'énergie (augmentation ou baisse) (let. c). Il faut en outre établir un calendrier de la mise en œuvre prévue, qui va de la mise en service des mesures au moment où elles réalisent pleinement leur effet (let. d).

Les feuilles de route pour les entreprises visées à l'art. 3 de l'ordonnance du 27 novembre 2024 sur la protection du climat (OCI)⁶³ peuvent sur le principe être utilisées comme plans de décarbonation, puisque les informations qu'elles contiennent sur la quantité des émissions et la durée couvrent les exigences minimales des plans de décarbonation à cet égard. Les exploitants doivent cependant respecter les exigences spécifiques, notamment en ce qui concerne le périmètre et le format de la transmission des données. Les données transmises au moyen du formulaire de l'OFEV comprennent uniquement les sites au sein du périmètre de l'engagement de réduction. L'OCI prévoit aussi la possibilité d'établir des feuilles de route pour les branches. Le contenu des feuilles de route pour les branches diffère sur certains points de celui des feuilles de route pour les entreprises. Par exemple, la liste des mesures doit fournir une estimation relative de l'effet des mesures (en %) pour l'ensemble de la branche. En raison de ces différences, les feuilles de route pour les branches ne peuvent pas servir directement de plan de décarbonation. Les exploitants d'installations associés en groupement selon l'art. 68a qui appartiennent à la même branche peuvent cependant se baser sur la feuille de route pour la branche visée à l'art. 4 OCI pour établir leur plan de décarbonation, en particulier en ce qui concerne la planification des mesures.

Les réductions d'émissions pour des projets en dehors de l'entreprise (compensation ou *offsetting* au moyen de projets de réduction externes), les attestations ou les certificats établis selon des normes volontaires ne peuvent pas être pris en compte pour les objectifs du plan de décarbonation (al. 3).

Art. 72b Contrôle du plan de décarbonation

Afin de garantir la qualité de leur contenu et leur actualisation malgré le libre choix de la méthode, les plans de décarbonation doivent être contrôlés par une personne agréée chargée de fournir des conseils professionnels, aux frais de l'exploitant. Sont agréées les personnes enregistrées par l'OFEN en vertu de l'art. 8 OCI. L'OFEN publie une liste de tous les conseillers enregistrés. Sont également agréés les conseillers en énergie certifiés des pools de conseillers homologués en tant qu'organisations privées de l'Agence Cleantech Suisse (act) et de l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC). Un contrôle ne peut être effectué par la personne qui a élaboré le plan de décarbonation (principe du double contrôle ou des quatre yeux).

Art. 72c Remise et actualisation du plan de décarbonation

Un plan de décarbonation est à remettre à l'OFEV au plus tard le 31 décembre de la troisième année de l'engagement de réduction. Pour un engagement de réduction à partir de 2025, le délai est donc le 31 décembre 2027. L'OFEV fixe en automne 2025 la forme dans laquelle le plan de décarbonation doit être

⁶³ RS 814.310.1

transmis. Il est prévu que le plan complet puisse être transmis au format PDF. L'OFEV met en outre à disposition un formulaire pour les informations du plan de décarbonation qui peuvent être lues dans le système d'information et de documentation CORE (al. 1).

L'al. 2 dispose que le plan de décarbonation doit être actualisé tous les trois ans et remis au plus tard le 31 décembre de la dernière année de chaque période de trois ans. Par exemple, si la première version du plan de décarbonation est remise en 2026, il doit être actualisé au plus tard le 31 décembre 2029. L'actualisation doit notamment permettre d'évaluer l'évolution des émissions effectives et l'effet des mesures prises par rapport à la trajectoire de réduction. S'il y a un certain écart entre la trajectoire de réduction et les émissions effectives de gaz à effet de serre, l'exploitant doit fournir une explication et procéder à une réévaluation des mesures ou du potentiel de réduction.

Par analogie avec la remise de la première version du plan de décarbonation, l'actualisation est remise avec un formulaire mis à disposition par l'OFEV, afin que les données importantes puissent être lues dans le système électronique d'information et de documentation CORE (al. 3).

Section 4 Respect de l'engagement de réduction

Art. 72d Non-prise en compte de réductions d'émissions

Les mesures pour lesquelles des attestations ont été délivrées ou pour lesquelles une aide financière de la Confédération a été accordée, par exemple pour des technologies et processus innovants selon l'art. 6 LCI ou pour des installations permettant d'utiliser la chaleur solaire comme chaleur industrielle visées à l'art. 113e, ne contribuent pas au respect de l'engagement de réduction pris par un exploitant. L'exploitant indique séparément l'effet de ces mesures à titre de mesures spéciales selon la directive de l'OFEN⁶⁴. Lors du contrôle du respect de l'engagement de réduction, l'effet des mesures spéciales n'est pas pris en compte pour l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et les réductions d'émissions obtenues sont additionnées aux émissions effectivement générées. Dans le cas d'un objectif fondé sur des mesures, les mesures spéciales ne peuvent pas faire partie de la liste des mesures. Lorsque des attestations ont été délivrées, la prise en compte des émissions ainsi couvertes intervient sous la forme d'émissions supplémentaires sur la base du nombre d'attestations demandées et délivrées par installation communiqué à l'OFEV en vertu de l'art. 9, al. 7 (let. a). Sinon, ce sont les informations du suivi visées à l'art. 72, al. 2, let. g, qui sont utilisées (let. b).

Art. 72e Imputation d'attestations au respect de l'engagement de réduction en 2030

L'engagement de réduction est considéré comme rempli lorsque l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou l'objectif fondé sur des mesures fixé a été respecté. Pour évaluer le respect de l'engagement de réduction, on ne prend pas en considération chaque année isolée, mais les périodes de 2025 à 2030 en 2030 et de 2031 à 2040 en 2040. Si un exploitant n'a pas atteint en 2030 l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou l'objectif fondé sur des mesures fixé pour la période de 2025 à 2030, il peut se faire imputer des attestations nationales ou internationales afin de combler l'écart par rapport à l'objectif qu'il s'est engagé à respecter. La quantité imputable peut représenter au plus 2,5 % des émissions de gaz à effet de serre effectivement générées au cours des années 2025 à 2030 (al. 1). Si environ 75 % de l'effet cible des mesures sont atteints d'ici 2030, l'exploitant devrait normalement pouvoir remplir son engagement de réduction en délivrant des attestations à hauteur de 2,5 %.

La quantité autorisée d'attestations imputables est réduite lorsque l'exploitant n'est que temporairement exempté de la taxe sur le CO₂, par exemple par suite d'un engagement de réduction raccourci après 2025 ou en raison de la fermeture d'une exploitation avant 2030 (al. 2). L'imputation d'attestations n'est pas possible pour la période de 2031 à 2040.

⁶⁴ ↳ Conventions d'objectifs conclues avec la Confédération et visant l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂, Directive État au 1^{er} juin 2022, Annexe 4 : Mesures spéciales. Consultable sur : www.zv-energie.admin.ch > Aides.

Art. 72f Non-prise en compte des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre en cas de changement d'agent énergétique et en cas de recours à la réserve pour la production d'électricité

Les dispositions transitoires des actuels art. 146v et 146w, dont la durée est limitée jusqu'en 2024, sont transférées dans l'art. 72f et maintenues.

Les émissions de gaz à effet de serre supplémentaires d'un exploitant d'installations de type biocombustible dues à un changement d'agent énergétique recommandé par le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche ou par le DETEC ou ordonné par le Conseil fédéral ne sont pas prises en compte comme émissions de l'exploitant pour le respect de l'engagement de réduction (al. 1, let. a). Tel est également le cas des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires d'un exploitant d'installations CCF qui se justifie par un recours à la réserve visé par l'ordonnance du 25 janvier 2023 sur une réserve d'hiver⁶⁵ (let. b).

Une demande de non-prise en compte des émissions de gaz à effet de serre doit être remise une fois par an à l'OFEV en tant que partie intégrante du rapport de suivi de la convention d'objectifs, au plus tard le 31 mai de l'année suivante (al. 2). Cette demande doit indiquer le type et la quantité du nouvel agent énergétique utilisé à la suite du changement d'agent énergétique et de l'agent énergétique remplacé ou le type et la quantité de l'agent énergétique utilisé en plus pour la production d'électricité découlant d'un recours à la réserve (al. 3, let. a). Il est nécessaire d'indiquer en sus la quantité d'émissions de CO₂ supplémentaires résultant du changement en tonnes d'éq.-CO₂ et la durée du changement d'agent énergétique ou de la production d'électricité découlant du recours à la réserve (let. c).

Section 5 Adaptation et résilience anticipée de l'engagement de réduction

Art. 73 Obligation de communiquer les changements

Tout changement susceptible d'avoir un impact sur l'engagement de réduction (let. a), par exemple des changements au niveau des installations ou de la production, ou encore des erreurs découvertes par l'exploitant lui-même, doit être communiqué immédiatement. L'exploitant d'installation doit notamment annoncer sans attendre une augmentation des émissions de gaz à effet de serre susceptible d'entraîner une participation au SEQE (let. b), un changement d'exploitant ou la vente des installations (let. c), les changements de caisse de compensation ou de numéro de décompte AVS (let. d) et les changements d'interlocuteurs responsables (let. e).

Art. 73a Exclusion d'un exploitant d'un engagement de réduction pris par un groupement

L'engagement de réduction du groupement d'émission dure en règle générale jusqu'à la fin de l'année 2040. Une exclusion anticipée d'un site du groupement n'est possible que si le site a été vendu et que le nouvel exploitant ne veut pas poursuivre l'engagement de réduction (let. a), si un exploitant d'installations doit participer au SEQE en raison d'une augmentation de ses émissions de gaz à effet de serre (let. b), si un exploitant de site n'utilise plus de combustibles fossiles classiques à des fins énergétiques pour son exploitation courante (let. c) ou si les conditions pour un engagement de réduction ne sont plus réunies, par exemple parce que l'exploitant du site change d'activité (let. d). Si, à la fin de la période de dix ans de la convention d'objectifs applicable à un site, aucune nouvelle convention n'est établie, l'exploitant est exclu du groupement. Il en va de même pour le cas où aucun plan de décarbonation n'est soumis pour un site dans un délai de trois ans (let. e).

L'engagement de réduction reste valable pour les autres exploitants du groupement. Ainsi, l'exclusion d'un exploitant a une incidence directe sur l'engagement de réduction des exploitants restants. La décision adaptée est transmise au représentant du groupement visé à l'art. 68a, al. 4. L'OFEV n'a pas l'obligation d'en informer les autres exploitants du groupement. La relation entre l'exploitant exclu et les exploitants restants dans le groupement d'engagement de réduction relève du droit privé. C'est pourquoi les conséquences sur le calcul des émissions effectives de gaz à effet de serre et les obligations des différents exploitants aux fins du respect de l'engagement de réduction du groupement sont à régler

⁶⁵ RS 734.722

selon le droit privé. Si l'engagement de réduction est résilié de manière anticipée avec effet à fin 2030 (art. 74c, al. 1), cela vaut pour tout le groupement.

Les exploitants d'installations dont les sites faisaient partie d'un groupement et ont été exclus de l'engagement de réduction en application de l'al. 1 sont assujettis à la taxe sur le CO₂ et ne peuvent plus prendre d'engagement de réduction pour ces sites jusqu'en 2040. Un engagement de réduction reste possible pour un site vendu dont le nouveau propriétaire désire le poursuivre(al. 2).

Art. 74 Adaptation de l'engagement de réduction

L'examen et l'éventuelle adaptation de l'engagement de réduction sont réalisés par l'OFEV. Une adaptation est généralement indiquée en particulier dans les cas suivants : lorsqu'une d'adaptation des valeurs cibles de la convention d'objectifs prévue par la LENE a des conséquences sur l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou sur l'objectif fondé sur des mesures (al. 1, let. a), lorsqu'une nouvelle convention d'objectifs est définie après dix ans (let. b), ou lorsqu'un site est exclu de l'engagement de réduction en vertu de l'art. 73a, que l'engagement de réduction est résilié de manière anticipée en vertu de l'art. 74c (let. c) ou qu'un changement important a été communiqué en vertu de l'art. 73. Une adaptation de l'engagement de réduction intervient avec effet rétroactif au début de l'année où les modifications prennent effet (al. 2).

Art. 74a

L'article relatif à l'imputation des attestations à l'objectif d'émission est abrogé, puisque la réglementation est dorénavant intégrée dans l'art. 72e.

Art. 74b

L'article relatif à l'adaptation de l'engagement de réduction des exploitants d'installations CCF est abrogé, puisque l'actuel art. 31a de la loi sur le CO₂ n'est pas maintenu après 2024.

Art. 74c Résiliation anticipée de l'engagement de réduction

L'OFEV décide de l'engagement de réduction pour une durée allant jusqu'au 31 décembre 2040, avec la possibilité d'une résiliation anticipée au 31 décembre 2030 (art. 31b de la loi sur le CO₂). L'exploitant annonce à l'OFEV la résiliation anticipée de l'engagement de réduction avec effet au 31 décembre 2030 au plus tard le 31 mai 2031. Si, en cas de groupement au sens de l'art. 68a, l'engagement de réduction est résilié de manière anticipée avec effet fin 2030, cela vaut pour l'ensemble du groupement. Au moment de l'annonce, le suivi doit être achevé et toutes les informations nécessaires pour prendre la décision doivent être disponibles (al. 1).

La résiliation anticipée d'un engagement de réduction avant 2030 et dans les années 2031 à 2040 n'est possible que si l'exploitant doit participer au SEQUE en raison d'une augmentation de ses émissions (al. 2, let. a) ou s'il n'utilise plus de combustibles fossiles classiques à des fins énergétiques pour son exploitation courante (let. b). Lorsque l'engagement de réduction doit être résilié de manière anticipée, l'exploitant l'annonce au plus tard le 31 mai de l'année suivante. Même si elle n'est pas explicitement mentionnée dans cet article, une résiliation anticipée de l'engagement de réduction peut intervenir à tout moment si les exigences visées à l'art. 66 ne sont plus respectées ou si, en cas de vente des installations, le nouvel exploitant ne reprend pas l'engagement de réduction. Lorsque la convention d'objectifs n'est pas renouvelée après dix ans et qu'il n'existe donc plus de convention valide, ou lorsqu'un plan de décarbonation n'a pas été remis dans les trois ans après le début de l'engagement de réduction, l'engagement de réduction est également résilié de façon anticipée.

Section 6 Non-respect de l'engagement de réduction et garantie pour la sanction

Art. 76 Non-respect de l'engagement de réduction

Aux termes de l'al. 1, l'OFEV prononce les sanctions visées à l'art. 32 de la loi sur le CO₂ lorsqu'un exploitant d'installations n'atteint pas les valeurs cibles suivantes :

- en 2030, la valeur cible fixée pour la période de 2025 à 2030 ;

- en 2040, la valeur cible fixée pour la période de 2031 à 2040 ;
en 2040, la valeur cible fixée pour les deux périodes cumulées lorsque l'exploitant a atteint en 2030 la valeur cible fixée pour la période de 2025 à 2030.

Les tonnes d'éq.-CO₂ émises en excédent sont calculées, pour l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et l'objectif fondé sur des mesures, à la fin de chaque période en cumulant l'effet manquant des mesures qui serait nécessaire pour atteindre la valeur cible intermédiaire annuelle (al. 2). Le délai de paiement est de 30 jours à compter de la notification de la décision. Des intérêts moratoires s'appliquent en cas de retard de paiement ; le Département fédéral des finances (DFF) en fixe le taux dans l'ordonnance du DFF du 25 juin 2021 sur les taux d'intérêt⁶⁶ (al. 3).

Art. 77 Garantie pour la sanction

Ce n'est qu'avec un certain décalage temporel qu'il est possible de constater si un exploitant d'installations respecte son engagement de réduction au cours de la période de 2025 à 2030 ou de 2031 à 2040. Si l'objectif risque de ne pas être atteint, l'OFEV peut demander à l'OFDF qu'il garantisse le montant de la sanction probable et suspende provisoirement à cet effet le remboursement de la taxe sur le CO₂ à hauteur de ce montant. Les exploitants d'installations doivent continuer à déposer la demande de remboursement dans les délais auprès de l'OFDF, afin que le remboursement puisse être versé dès que le risque n'existe plus. La pratique actuelle en matière d'exécution est précisée dans l'ordonnance.

Art. 78

L'art. 78 peut être abrogé, car l'obligation de communiquer est désormais réglée à l'art. 73.

Section 7 Publication d'informations

Art. 79

Cette disposition habilite l'OFEV à publier les informations qui présentent un intérêt en lien avec l'engagement de réduction si elles ne compromettent ni le secret de fabrication ni le secret d'affaires. Ces informations comprennent notamment le nom et l'adresse des exploitants d'installations ainsi que les numéros EGID et IDE de toutes les installations, de sorte à pouvoir publier une liste de tous les exploitants et sites exemptés de la taxe sur le CO₂ (let. a). La let. b prévoit de plus la publication, pour chaque engagement de réduction, des objectifs d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou les objectifs fondés sur des mesures, et d'informations sur leur respect : les émissions effectives de gaz à effet de serre par an, la somme de l'effet des mesures imputées ou non pour le respect de l'objectif, ainsi que le nombre des attestations nationales ou internationales que l'exploitant se fait imputer pour combler l'écart par rapport à l'objectif en vue de remplir son engagement de réduction ou pour la sanction. Sont également publiés les principaux éléments des plans de décarbonation, comme la trajectoire de réduction avec le point de départ et la valeur cible jusqu'en 2040, et la description du type et de l'effet des mesures prévues et mises en œuvre en vue de leur respect (let. c). Les pools de conseillers homologués en tant qu'organisations privées (act et AEnEC) qui conseillent les exploitants d'installations lors de la conclusion de l'engagement de réduction et lors du suivi annuel sont aussi publiés (let. d).

Chapitre 7 Mesures relatives aux carburants fossiles

Section 1 Compensation des émissions de CO₂ générées avec des carburants fossiles

Art. 87 Dérogation à l'obligation de compenser en cas de faibles quantités

La réglementation de l'al. 1 prévoit que, à partir de 2025, seules les personnes qui mettent à la consommation des carburants qui génèrent plus de 10 000 tonnes de CO₂ par an sont soumises à l'obligation de compenser prévue à l'art. 86, al. 1. Malgré l'importante différence de quantité avec le seuil actuel fixé à 1000 tonnes de CO₂, 99,5 % des émissions couvertes jusqu'ici par l'obligation de compenser restent

⁶⁶ RS 631.014

soumises à cette obligation (sur la base des chiffres de 2022). En parallèle, le nombre d'entreprises soumises à l'obligation de compenser est divisé par deux, et avec lui la charge liée à la gestion de cette dernière. Les autres dispositions sont maintenues, mais l'on prend dorénavant en considération 10 000 au lieu de 1000 tonnes de CO₂ (al. 2).

Art. 88, al. 4

L'al. 4 spécifie que le siège du représentant tel que désigné à l'al. 3 vaut domicile de notification unique des décisions. Par conséquent, les membres du groupement de compensation ne recevront plus individuellement une notification de décision quant à leur participation au groupement de compensation.

Art. 89, al. 2, 3 et 5

La révision de la loi sur le CO₂ définit à l'art. 3 un objectif de réduction pour l'année 2030. Au vu de la majoration maximale de 5 ct. par litre appliquée au titre de la compensation (art. 28c, al. 3, de la loi sur le CO₂), de la réduction d'émissions à atteindre et des différences de coûts entre les projets réalisés en Suisse et à l'étranger, l'ordonnance prévoit une légère baisse du taux minimal de compensation en Suisse, de 15 % jusqu'en 2024 à 12 % à partir de 2025 (al. 2). Cette baisse permet d'une part de maintenir une demande suffisamment importante pour les projets existants et quelques nouveaux projets. C'est aussi une façon de tenir compte du fait que le potentiel pour des projets supplémentaires en Suisse diminue en raison des mesures prises dans le cadre d'autres instruments de politique climatique. D'autre part, cela augmente l'effet de l'instrument de compensation. Comme les réductions en Suisse sont actuellement nettement plus coûteuses que celles réalisées à l'étranger, l'instrument de compensation peut ainsi fournir une contribution plus élevée à l'objectif de réduction.

Le taux de compensation total est fixé à 25 % pour 2025, 30 % pour 2026, 35 % pour 2027, 40 % pour 2028, 45 % pour 2029 et 50 % pour 2030 (al. 3). Les projets peuvent aussi faire confirmer leurs effets après 2030, sous la forme d'attestations.

L'ordonnance fixe la part à compenser (taux de compensation) en Suisse à au moins 12 % à partir de 2025 et au plus à 50 % au total en 2030. Ces valeurs ont été définies de manière à prendre en compte le montant maximal de la majoration au titre de la compensation, la poursuite des projets de compensation existants en Suisse et une maximisation de l'effet de l'instrument de compensation. Il faut toutefois s'attendre à ce que le marché de la compensation et le développement dans le secteur des transports restent très dynamiques dans les années à venir. Aussi l'al. 5 prévoit-il que l'OFEV procèdera en 2027 à un contrôle des taux de compensation en se fondant sur les émissions dues aux transports et les prix des attestations internationales. Ces connaissances seront prises en compte dans la perspective de la réalisation des objectifs de la Suisse. S'il ressort de ce contrôle qu'une adaptation des taux de compensation est requise, l'OFEV demandera au Conseil fédéral de procéder à une révision de l'ordonnance dans ce sens.

Les bases légales formelles pour la délivrance d'attestations (art. 6 et 7 de la loi sur le CO₂) et l'obligation de compenser (art. 28b à 28e de la loi sur le CO₂) s'appliquent pour une durée illimitée. Eu égard à la révision prochaine de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2030 (cf. art. 11 LCI), les taux de compensation sont définis ici uniquement jusqu'en 2030. Il reste à voir la manière dont le législateur concevra cet instrument. En l'état actuel des choses, on peut supposer que des attestations seront aussi délivrées après 2030 et que l'obligation de compenser sera maintenue sur le principe. En cas de retard dans la révision de la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral pourrait ajouter le taux de compensation pour l'année 2031, par exemple, dans le cadre d'une révision de l'ordonnance.

Art. 90, al. 1

Les attestations internationales pour le gaz renouvelable étranger transporté par conduites ne peuvent pas être utilisées pour remplir l'obligation de compenser ; l'al. 1 est complété en conséquence. Ce type d'attestations internationales doit avant tout servir à empêcher le double comptage international des réductions résultant de l'utilisation du gaz renouvelable pour les objectifs déterminés en vertu de l'accord sur le climat. Ces attestations sont indiquées à titre d'unité séparée dans le registre des échanges des quotas d'émission. Elles peuvent seulement être utilisées à d'autres fins, par exemple pour une imputa-

tion de la prestation de réduction du gaz renouvelable étranger transporté par conduites par des entreprises soumises au SEQE ou ayant pris un engagement de réduction.

Art. 91, al. 2

La loi sur le CO₂ prévoit une réduction des émissions totales de 50 % pour l'année 2030. Les prestations de réduction en Suisse nécessaires à cet effet doivent être fournies en 2030 (« *single year target* »), car ce n'est qu'ainsi que les émissions correspondantes se retrouveront dans l'inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse. Par conséquent, seules des attestations nationales obtenues en 2030 seront prises en compte pour remplir l'obligation de compenser en Suisse se rapportant à l'année 2030 (au moins 12 %) (al. 2). Les attestations internationales utilisées pour remplir l'obligation de compenser en 2030 peuvent aussi provenir d'autres années. En effet, l'imputation des attestations internationales dans le cadre de l'accord sur le climat, notamment en ce qui concerne l'objectif moyen de -35 % pour la période de 2021 à 2030, ne dépend pas du fait que la réduction ait été obtenue en 2030 ou non.

Art. 92, al. 4

L'al. 4 est corrigé pour permettre la remise d'attestations aussi bien nationales qu'internationales en cas de non-respect de l'obligation de compenser. Cette modification est nécessaire compte tenu de la quantité potentiellement réduite d'attestations internationales.

Section 2 Mise à disposition et mélange des carburants d'aviation à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables

Art. 92a Champ d'application à raison du lieu

Selon l'art. 28f de la loi sur le CO₂, les obligations des fournisseurs de carburants d'aviation, des exploitants d'aérodromes et des exploitants d'aéronefs en matière de mise à disposition et de mélange de carburants d'aviation à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables sont régies par le règlement (UE) 2023/2405 *ReFuelEU Aviation*⁶⁷, dans la mesure où il est directement applicable en vertu de sa reprise prévue dans l'accord bilatéral sur le transport aérien entre la Suisse et l'UE. Ledit règlement régit de manière détaillée l'utilisation de carburants d'aviation renouvelables dans l'ensemble de l'UE. Sa reprise directe dans l'accord sur le transport aérien permet une harmonisation, ce qui est important pour la sécurité du droit et de la planification pour les exploitants d'aéronefs, les aéroports et les producteurs de carburants d'aviation renouvelables concernés. Des conditions générales claires sont ainsi établies pour la période allant au-delà de 2030 ; la part des carburants renouvelables devra être portée à 70 % d'ici 2050 selon des étapes prédéfinies.

Le règlement européen et la loi sur le CO₂ règlent donc de manière exhaustive les obligations en matière de mise à disposition et de mélange, à l'exception du champ d'application. En vertu de l'art. 28f, al. 2, de la loi sur le CO₂, le Conseil fédéral détermine ici les aérodromes auxquels s'appliquent ces obligations. Dans ce contexte, il tient compte des dispositions de l'UE, qui prévoient que les aéroports dans lesquels le trafic de passagers est supérieur à 800 000 passagers ou dans lesquels le trafic de fret est supérieur à 100 000 tonnes par an tombent sous la réglementation *ReFuelEU Aviation*. L'ordonnance sur le CO₂ précise à l'art. 92a quels sont les aéroports de Suisse qui remplissent ces critères, à savoir les deux aéroports nationaux de Genève et Zurich. La France applique déjà le règlement *ReFuelEU Aviation* à l'aéroport de Bâle-Mulhouse d'après les indications de l'UE. Dans le cadre de la transposition des dispositions, la reprise par la Suisse de certaines tâches d'exécution dans le secteur helvétique du fait du contexte douanier est encore à l'étude.

Art. 92b Preuve relative à l'obligation de mélanger des carburants d'aviation

Le système des garanties d'origine des combustibles et carburants enregistre les carburants d'aviation à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables qui sont introduits physiquement en Suisse. Lorsque ces carburants d'aviation sont imputés à l'obligation de mélange, il convient d'utiliser à cette fin une garantie d'origine.

⁶⁷ Cf. note de bas de page 29.

Chapitre 7a Imputation de la prestation de réduction résultant de l'utilisation de combustibles et carburants renouvelables

Section 1 Principe

Art. 92c

Les combustibles et carburants renouvelables et les carburants d'aviation à faible taux d'émission doivent répondre aux exigences de l'OMCC pour pouvoir être imputés dans le cadre d'une mesure visée dans la loi sur le CO₂ (al. 1, let. a). Depuis le 1^{er} janvier 2025, le nouveau système des garanties d'origine constitue un outil pour la mise en œuvre des instruments des politiques climatique et énergétique. Il exclut de manière fiable les doubles comptages, puisqu'il documente l'imputation des prestations de réduction résultant de l'utilisation de combustibles et de carburants renouvelables pour tous les instruments des politiques climatique et énergétique. C'est pourquoi cette disposition de principe oblige les exploitants soumis aux différents instruments de la loi sur le CO₂ (p. ex. installations stationnaires SEQE, SEQE pour l'aviation, engagement de réduction, obligation de mélanger dans l'aviation, obligation de compensation, prescriptions sur les émissions de CO₂ pour les véhicules neufs) à justifier l'imputation de combustibles et de carburants renouvelables par le biais du système des garanties d'origine. Les détails sont réglés de manière spécifique à chaque instrument. Étant donné que les carburants d'aviation à faible taux d'émission peuvent aussi être imputés, à l'instar des carburants d'aviation renouvelables, en ce qui concerne l'obligation de mélanger, le système des garanties d'origine les documente aussi. Les carburants d'aviation renouvelables sont inclus dans la formulation « carburants renouvelables » (al. 1).

Chaque détenteur de garanties d'origine peut en principe les attribuer à un instrument, par le biais d'une transaction dans le système des garanties d'origine. Étant donné que les consommateurs finaux ne disposent pas de compte dans le système des garanties d'origine, c'est généralement leur fournisseur qui procède à l'attribution, sur leur demande. L'al. 2 impose explicitement aux fournisseurs d'exploitants d'installations participant au SEQE ou ayant pris un engagement de réduction (mais pas aux entreprises assujetties à la taxe sur le CO₂) ainsi qu'aux fournisseurs d'exploitants d'aéronefs d'effectuer cette attribution si leurs clients le souhaitent. D'une part, ces derniers se voient ainsi accorder explicitement le droit d'exiger cette attribution de la part de leurs fournisseurs ; d'autre part, il est nécessaire dans ces cas que ce soit le fournisseur qui effectue l'attribution, et non un autre acteur en amont dans la chaîne d'approvisionnement, car le suivi du SEQE et de l'obligation de réduction se fonde sur la facturation des fournisseurs (cf. art. 72, al. 3, et annexe 17, ch. 1.1, let g, et 2.3.4, let. b).

Section 2 Imputation de la prestation de réduction résultant de l'utilisation de gaz renouvelable étranger transporté par conduites

Art. 92d Demande d'attestations internationales pour du gaz renouvelable étranger transporté par conduites

Les exploitants d'installations participant au SEQE ou les exploitants ayant pris un engagement de réduction peuvent désormais imputer dans le suivi le gaz renouvelable produit à l'étranger et transporté par conduites avec un facteur d'émission égal à zéro, et ce aussi si le gaz n'est pas importé en Suisse en raison des conditions de pression dans le réseau gazier et que du gaz naturel est physiquement utilisé (importation virtuelle).

La prestation de réduction du gaz renouvelable étranger transporté par conduites peut être prise en compte à condition que l'on puisse exclure un double comptage sur le plan international. Il faut éviter que les réductions d'émissions résultant par exemple de l'utilisation du biogaz dans le pays d'origine soient comptabilisées à la fois dans ce pays et en Suisse. Pour cela, le pays d'origine doit autoriser le transfert des réductions d'émissions et ajouter les émissions concernées à son propre bilan en vue d'atteindre son objectif international. Ce n'est qu'à cette condition que la Suisse peut prendre en compte les réductions d'émissions transférées pour son objectif en vertu de l'accord sur le climat. Les attestations internationales délivrées par l'OFEV après contrôle servent de preuve en Suisse. Ces attestations internationales se distinguent par une mention particulière de celles délivrées pour des projets de compen-

sation. L'importateur de gaz naturel dépose une demande d'évaluation de l'adéquation et de délivrance d'attestations internationales tant auprès de l'OFEV que dans le pays d'origine (al. 1).

La prise en compte dans l'objectif de la Suisse défini au titre de l'accord sur le climat suppose un contrôle spécifique pour chaque projet. Les coûts de ce contrôle sont à la charge du requérant. L'adéquation d'un projet doit être établie par un rapport de contrôle établi par un organisme d'audit reconnu par l'OFEV (al. 2).

La disposition de l'al. 3, let. a, est nécessaire, puisque le projet de transfert des réductions d'émissions doit être évalué et autorisé non seulement par la Suisse mais aussi par son État partenaire. Le rapport de contrôle visé à l'art. 3, let. b, doit démontrer le respect des conditions prévues à l'art. 15, al. 3, de la loi sur le CO₂. La production effective du gaz renouvelable, l'exclusion du double comptage commercial et l'injection dans le réseau gazier européen peuvent être prouvées au moyen de garanties d'origine étrangères ou d'autres certificats étrangers pour les gaz renouvelables reconnus par le système suisse des garanties d'origine. Les conditions qui s'appliquent dans ce contexte ont été réglées par le DETEC à l'art. 8, al. 1, let. c et d, OGOC, comme le prévoit l'art. 5, al. 1, let. b, de l'ordonnance du 1^{er} novembre 2017 sur l'énergie (OEne)⁶⁸. Les critères écologiques du nouvel art. 35d LPE sont considérés comme remplis lorsque peuvent être présentés un certificat valide délivré par un système reconnu en vertu de l'art. 30, par. 4 ou 6, de la directive (UE) 2018/2001 révisée⁶⁹ ainsi qu'une documentation d'accompagnement ad hoc dont il ressort que le combustible ou le carburant renouvelable a été produit à partir de déchets ou de résidus de production biogènes au sens de l'annexe IX de ladite directive ou, pour le gaz renouvelable, qu'il s'agit d'un carburant renouvelable d'origine non biologique au sens de l'art. 2, ch. 36, de cette même directive révisée. Pour remplir les exigences de l'accord sur le climat relatives à la prise en compte des réductions d'émissions, le rapport de contrôle doit prouver que ces réductions sont réelles, vérifiées et supplémentaires, ainsi que le prévoient les exigences relatives au transfert international des réductions d'émissions définies à Glasgow.

L'al. 4 spécifie que l'OFEV peut demander au requérant des informations supplémentaires dans la mesure où il en a besoin pour évaluer la demande.

Art. 92e Délivrance d'attestations internationales pour le gaz renouvelable étranger transporté par conduites

Sur la base de la demande et du rapport de contrôle (cf. art. 92d, al. 3), l'OFEV décide si un projet utilisant du gaz renouvelable étranger transporté par conduites remplit les conditions de délivrance d'attestations internationales. La décision relative à l'adéquation d'un projet peut être valide au maximum jusqu'à la fin du prochain cycle de contributions déterminées au niveau national au titre de l'accord sur le climat (fin 2030) (al. 1).

Sur la base d'un projet jugé adéquat, le requérant peut demander périodiquement (p. ex. annuellement) des attestations internationales pour la prestation de réduction résultant de l'utilisation de gaz renouvelable étranger transporté par conduites. Il doit prouver dans la demande les quantités de gaz renouvelable étranger transporté par conduites qui ont permis de réaliser la prestation de réduction. Ces quantités doivent remplir les conditions qui ont été vérifiées dans le cadre de l'examen de l'adéquation. La preuve peut être apportée au moyen de garanties d'origine étrangères appropriées ou d'autres certificats étrangers pour les gaz renouvelables.

En vue de la délivrance, il est déterminant que l'État partenaire ait procédé au transfert de la réduction d'émissions. C'est en effet le seul moyen de s'assurer qu'il n'y a pas de double comptage dans le contexte de l'accord sur le climat. Il n'est pas permis de comptabiliser le gaz renouvelable étranger transporté par conduites dans le contexte du SEQUE ou d'un engagement de réduction sans que le transfert de la réduction d'émissions soit attesté. Si les conditions sont remplies, l'OFEV délivre les attestations internationales (al. 2). Sur la base de cette décision de délivrer les attestations, les garanties d'origine pour le

⁶⁸ RO 2024 702

⁶⁹ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (refonte), JO L 328 du 21.12.2018, p. 82 ; modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2024/1711, JO L, 2024/1711, 26.6.2024.

gaz renouvelable transporté par conduites peuvent être marquées comme imputables dans le système suisse des garanties d'origine (al. 3).

La plus-value écologique du gaz renouvelable étranger transporté par conduites est indemnisée par le biais de la délivrance des attestations internationales (al. 4). Il n'est donc plus possible de prendre en compte le gaz renouvelable étranger transporté par conduites sans l'attestation internationale à d'autres fins ou dans d'autres instruments que le SEQE ou l'engagement de réduction. Ces attestations internationales ne sont notamment pas admises pour remplir l'obligation de compenser (cf. art. 90, al. 1). Il convient d'étudier de façon spécifique pour chaque projet dans quelle mesure un encouragement du gaz renouvelable à l'étranger a déjà indemnisé la plus-value écologique, si bien qu'il n'est plus disponible pour la délivrance d'attestations internationales. Ce n'est pas nécessairement le cas et dépend du régime d'encouragement à l'étranger.

Les attestations internationales ne sont pas délivrées au requérant. Il est informé du nombre d'attestations délivrées par voie de décision (al. 5). Les attestations internationales restent cependant sur un compte de la Suisse dans le registre des échanges de quotas d'émission.

Art. 92f Condition pour la prise en compte de la prestation de réduction

La prise en compte du gaz renouvelable étranger transporté par conduites dans le cas des entreprises participant au SEQE et des entreprises ayant pris un engagement de réduction s'effectue dans le cadre du suivi ordinaire de ces entreprises. Elles annoncent à l'OFEV à combien s'élève la part du gaz renouvelable étranger transporté par conduites acheté couvert par des attestations internationales. Ce faisant, l'entreprise ne doit pas être mesure de présenter les attestations internationales, mais elle doit fournir la preuve que, par exemple, l'importateur s'est vu délivrer ces quantités par l'OFEV. Il est possible d'utiliser pour cela des garanties d'origines marquées en conséquence et affectées au SEQE ou à l'engagement de réduction dans le système des garanties d'origine (al. 1).

Une fois qu'elles ont été imputées au SEQE ou à l'engagement de réduction, l'OFEV prend en compte les attestations internationales dans la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse et annule les attestations correspondantes (al. 2).

Chapitre 8 Taxe sur le CO₂

Section 2 Remboursement de la taxe sur le CO₂

Art. 96a

L'article relatif au remboursement pour les exploitants d'installations CCF ayant pris un engagement de réduction est abrogé, puisque l'art. 31a de la loi sur le CO₂ dans sa version actuelle n'est pas maintenu après 2024.

Art. 96b, al. 4, 6, 7 et 8

L'OFDF disposera à partir de 2025 d'une application numérique qui permettra au requérant de demander le remboursement de la taxe sur le CO₂ via une plateforme en ligne. Le traitement des données saisies via l'application de l'OFDF est automatisé.

L'introduction de l'application numérique nécessite d'adapter la procédure pour le remboursement aux exploitants de centrales thermiques à combustibles fossiles. Désormais, l'OFEV ne transmet plus la demande à l'OFDF après l'avoir contrôlée, mais il remet à l'exploitant de centrales thermiques à combustibles fossiles une confirmation de la quantité de combustible donnant droit au remboursement et du montant du remboursement partiel (al. 4). L'application numérique, disponible à partir de 2025, permet à l'exploitant de l'installation de saisir ensuite les données pour le remboursement via la plateforme en ligne de l'OFDF. La confirmation délivrée par l'OFEV sert de base pour la saisie des données relatives au remboursement dans l'application numérique. Afin de garantir la sécurité du droit, l'exploitant ne peut demander le remboursement que dans un délai de six mois à compter de la délivrance de la confirmation (al. 6).

La confirmation de l'OFEV relative à la quantité de combustible donnant droit au remboursement et les factures pour le combustible doivent être fournies à l'OFDF sur demande (al. 7). La disposition relative à la péremption du droit au remboursement comprend désormais deux éléments : d'une part, la demande de confirmation de la quantité de combustible donnant droit au remboursement doit être présentée dans le délai indiqué à l'al. 4 à l'OFEV (al. 8, let. a) ; d'autre part, le versement du montant à rembourser doit être demandé dans le délai indiqué à l'al. 6 à l'OFDF (let. b). Si l'un des délais n'est pas respecté, le droit au remboursement s'éteint.

Art. 97, al. 1 et 2

Les al. 1 et 2 sont adaptés à la possibilité de remettre la demande par voie numérique auprès de l'OFDF à partir de 2025. Les principaux éléments de la demande sont nommément désignés (quantité et genre de combustible acquis par achat). Les autres informations requises pour la demande sont indiquées dans le masque de saisie de la plateforme en ligne. Il s'agit principalement de données administratives telles que les coordonnées bancaires ou la durée de l'exercice, ainsi que des renseignements nécessaires pour le calcul du remboursement et l'examen de la demande (en particulier la période concernée, des indications sur les livraisons de combustibles ou les parts de combustibles renouvelables ne donnant pas droit au remboursement).

Art. 98, al. 1 et 2

La modification, à l'al. 1, de la périodicité des demandes de remboursement pour les exploitants d'installations participant au SEQE ou ayant pris un engagement de réduction rétablit l'état qui était en vigueur jusqu'à la fin 2021. Dans les explications relatives à la modification de l'article entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022, il avait été indiqué que la limitation des demandes de remboursement portant sur moins d'une année à un montant minimal par demande serait supprimée dès que l'OFDF disposerait d'une application numérique permettant un traitement automatique des demandes, ce qui est le cas à partir de 2025.

À l'al. 2, le délai pour la présentation de la demande de remboursement pour les exploitants d'installations participant au SEQE ou ayant pris un engagement de réduction est légèrement modifié. Au lieu de la date butoir du 30 juin en vigueur pour les taxes sur le CO₂ versées l'année précédente ou au cours de l'exercice clos l'année précédente, les demandes doivent désormais être déposées dans les six mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les combustibles soumis à la taxe sur le CO₂ ont été acquis. Pour l'essentiel des requérants, cela ne change en fait rien, puisqu'en général l'exercice comptable correspond à l'année civile. Pour les requérants dont l'exercice diffère de l'année civile, le délai pour la remise se raccourcit par contre de 17 mois (maximum) à 6 mois. Cette modification se justifie au vu du principe de l'égalité de traitement, puisque, en ce qui concerne le délai, la réglementation actuelle favorise ces requérants.

De plus, la modification entraîne une uniformisation du délai pour la remise de la demande pour tous les remboursements dans les domaines de l'impôt sur les huiles minérales, de la taxe sur le CO₂ et de la taxe d'incitation sur les composés organiques volatils. Des synergies sont créées pour les applications numériques correspondantes de l'OFDF, puisqu'il est ainsi possible d'utiliser des règles de plausibilité uniformes pour le contrôle automatique du respect du délai de demande.

Art. 98b, al. 1, partie introductive et let. f, al. 2, 3 et 3^{bis}

L'introduction de l'application numérique pour le remboursement de la taxe sur le CO₂ à l'OFDF nécessite aussi d'adapter la procédure pour le remboursement aux exploitants d'installations CCF qui ne participent pas au SEQE et ne sont pas non plus soumis à un engagement de réduction. Désormais, l'OFEV ne transmet plus directement la demande à l'OFDF après l'avoir contrôlée, mais il remet à l'exploitant de l'installation CCF une confirmation de la quantité de combustible donnant droit au remboursement et du montant du remboursement partiel (al. 1). La let. f précise que les valeurs limites d'émission fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air doivent avoir été respectées.

L'application numérique disponible à partir de 2025 permet à l'exploitant de l'installation CCF de saisir les données pour le remboursement via la plateforme en ligne de l'OFDF. La confirmation délivrée par l'OFEV sert de base pour la saisie des données relatives au remboursement dans l'application. Afin de

garantir la sécurité du droit, l'exploitant ne peut demander le remboursement que dans un délai de six mois à compter de la délivrance de la confirmation (al. 3). L'exploitant est tenu de fournir à l'OFDF, sur demande, la confirmation de l'OFEV relative à la quantité de combustible donnant droit au remboursement (al. 3^{bis}).

Le contenu de l'actuel al. 2 étant déjà réglé à l'art. 39, al. 5, de la loi sur le CO₂, l'al. 2 est abrogé.

Art. 98c, al. 3

La demande de remboursement contiendra nouvellement une confirmation, établie par l'OFEV, de la quantité de combustible donnant droit au remboursement au titre de l'art. 98b. La disposition relative à la péremption du droit au remboursement comprend désormais deux éléments, y compris pour les installations CCF qui ne participent pas SEQE et ne sont pas non plus soumises à un engagement de réduction : d'une part, la demande de confirmation de la quantité de combustible donnant droit au remboursement doit être présentée dans le délai indiqué à l'art. 98b, al. 1, à l'OFEV (let. a) ; d'autre part, le versement du montant à rembourser doit être demandé dans le délai indiqué à l'art. 98b, al. 3, à l'OFDF (let. b). Si l'un des délais n'est pas respecté, le droit au remboursement s'éteint.

Art. 98d Non-respect de l'obligation d'investissement incombant aux exploitants d'installations CCF qui ne participent pas au SEQE et n'est pas soumis à un engagement de réduction

Cette réglementation figurait jusque-là à l'art. 76 et son contenu est maintenu sans modification. Comme les exploitants d'installations CCF ayant pris un engagement de réduction ne sont désormais plus soumis à l'obligation d'investissement, la disposition est déplacée. Si un exploitant d'installation CCF ne respecte pas son obligation d'investissement, l'OFEV ordonne la restitution de 40 % du montant remboursé pour les combustibles utilisés pour produire de l'électricité au sens de l'art. 32a de la loi sur le CO₂ (al. 1). Les montants restitués sont considérés comme des recettes de la taxe sur le CO₂ (al. 2).

Art. 99, al. 3, let. c

Le montant de la taxe sur le CO₂ a été fixé au niveau le plus élevé possible le 1^{er} janvier 2022. Une nouvelle augmentation n'est pas prévue dans la loi révisée. Comme les montants de la taxe en vigueur selon le type de combustible sont intégrés dans la nouvelle application de l'OFDF, il n'est plus nécessaire d'indiquer le montant de la taxe.

Art. 100, al. 2 et 3

Par analogie avec la disposition correspondante relative au remboursement de l'impôt sur les huiles minérales (art. 48 de l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales), le délai pour remettre la demande de remboursement pour les combustibles utilisés à des fins non énergétiques est raccourci. Pour les combustibles pour lesquels le remboursement est demandé après l'utilisation en vertu de l'art. 99, al. 1, la demande doit être déposée dans les six mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel le combustible a été consommé. Lorsque le remboursement est demandé en raison de la quantité achetée, la demande doit être déposée dans les six mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel le combustible a été acheté (al. 2).

L'expérience montre que la grande majorité des personnes ayant droit à un remboursement remettent déjà aujourd'hui leur demande de remboursement dans le nouveau délai. Le nouveau délai raccourci ne concerne donc qu'un petit nombre de requérants. Si des mesures organisationnelles appropriées sont prises, il est raisonnablement exigible que les personnes concernées remettent une demande de remboursement dans le délai raccourci. Le raccourcissement du délai est conforme aux directives fédérales en matière de budgétisation. Le budget doit prévoir chaque année la constitution de provisions pour les remboursements concernant l'année précédente. Avec le raccourcissement du délai de péremption, il faut constituer moins de provisions.

L'al. 3 dispose que le droit au remboursement s'éteint si la demande n'est pas présentée dans les délais.

Chapitre 9 Utilisation du produit de la taxe sur le CO₂

Section 1 Calcul du produit de la taxe sur le CO₂

Art. 103a

Le produit de la taxe sur le CO₂ visé à l'art. 38 de la loi sur le CO₂ se compose des recettes courantes, déduction faite de l'indemnisation des frais d'exécution. Pour que la pratique actuelle soit mieux compréhensible, cet article précise que le produit de la taxe sur le CO₂ est le produit net de la taxe. Il comprend les recettes courantes au sens de l'art. 3, al. 6, let. a, en rel. avec l'art. 3, al. 4, de la loi du 7 octobre 2005 sur les finances⁷⁰, déduction faite de l'indemnisation des frais d'exécution visée à l'art. 132 et des pertes sur débiteurs subies ou présumées (ducroire) (al. 1).

L'al. 2 définit les recettes courantes. Elles sont constituées par les recettes brutes issues de la taxe sur le CO₂, déduction faite des remboursements (art. 17, 31 et 32c de la loi sur le CO₂) et de la part de la Principauté du Liechtenstein prévue par l'art. 6, al. 2, de l'accord du 29 janvier 2010 relatif au Traité entre la Confédération suisse et la Principauté du Liechtenstein concernant les taxes environnementales dans la Principauté du Liechtenstein⁷¹.

Section 1a Contributions globales pour la réduction à long terme des émissions de CO₂ des bâtiments

Art. 104, al. 1, phrase introductive

La phrase introductive est seulement adaptée sur le plan rédactionnel pour tenir compte de la nouvelle version de l'art. 34 de la loi sur le CO₂.

Art. 104a Contribution complémentaire

Le montant de la contribution complémentaire allouée à chaque canton est calculé en fonction de l'efficacité de son programme d'encouragement et du montant de son crédit, tout comme, de manière générale, le montant des contributions globales au titre de l'art. 52, al. 4, LEnE. L'efficacité met en rapport les effets obtenus en matière d'énergie et de CO₂ par les mesures encouragées (considérant la durée de vie totale des mesures) et les dépenses cantonales. Ce nouvel article précise que la contribution complémentaire se compose d'une contribution minimale et d'un supplément.

Le calcul de la contribution complémentaire s'effectue en deux temps : une contribution minimale est d'abord calculée pour tous les cantons pour les crédits alloués chaque année (= « facteur de base » multiplié par le crédit cantonal), puis un supplément est calculé en fonction de l'efficacité. Pour autant qu'il y ait suffisamment de moyens disponibles, le montant de la contribution complémentaire allouée au canton peut représenter au maximum le double du crédit annuel accordé par le canton à la réalisation de son programme⁷².

Cette réglementation a été fixée d'entente avec le comité de la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie. Comme les cantons allouent des crédits élevés pour l'encouragement et que les moyens provenant de l'affectation partielle des recettes de la taxe sur le CO₂ sont limités, une répartition basée uniquement sur l'efficacité et la hauteur des crédits cantonaux entraîne, si l'on n'introduit pas de contribution minimale, des fortes différences entre les cantons et d'une année à l'autre. Comme il est important que le pilotage des programmes d'encouragement cantonaux puisse s'appuyer sur une sécurité de planification, les directeurs cantonaux de l'énergie ont soutenu à une grande majorité cette méthode de calcul.

⁷⁰ RS 611.0

⁷¹ RS 0.641.751.411

⁷² Le calcul du facteur de base et de la contribution complémentaire est fixé et décrit en détail dans le descriptif de la procédure pour le Programme Bâtiments de la Confédération destiné aux cantons.

Section 1b Encouragement de projets d'utilisation directe de la géothermie et de projets de mise en valeur de ressources utilisables indirectement

Art. 112 Droit à l'encouragement

À la let. a, le renvoi à l'article correspondant de la loi sur le CO₂ est mis à jour. L'encouragement de la géothermie est désormais mentionné à l'art. 34a, al. 2.

Le principe général de l'utilisation directe est le suivant : la température des ressources géothermiques est supérieure à la température qui est requise par l'usage prévu de la chaleur et qui est nécessaire dans les principaux cas d'exploitation. On entend par température d'utilisation :

- s'agissant de la chaleur industrielle : la température du besoin en chaleur du procédé, et les températures potentiellement plus élevées dans la chaîne de livraison en amont ;
- s'agissant des réseaux thermiques : la température à la livraison à l'utilisateur final, et les températures potentiellement plus élevées dans la chaîne de livraison en amont.

En particulier, le préchauffage du retour d'un réseau thermique ne constitue pas une utilisation directe au sens de cet instrument d'encouragement.

Le principe des contributions en faveur de la géothermie reste d'apporter un soutien à la réduction du risque d'exploitabilité. Or ce dernier est considérablement plus élevé dans le cadre de l'utilisation directe de la ressource géothermique qu'en cas d'utilisation indirecte. Cette différence s'explique par le fait qu'il faut généralement des forages plus profonds pour une utilisation directe, si bien que les coûts et l'exposition financière augmentent. De plus, contrairement à l'utilisation indirecte, il n'est pas possible de compenser au moyen d'une pompe à chaleur si la température des ressources s'avère plus basse que prévu.

L'art. 112, let. b, introduit le nouvel instrument d'encouragement pour l'utilisation indirecte de la géothermie et spécifie son application à l'utilisation indirecte de ressources hydrothermales en cas d'échec de l'utilisation directe de ces ressources pour la production de chaleur. Tout comme la procédure de demande d'encouragement, les conditions d'encouragement sont décrites dans la nouvelle annexe 12a.

Art. 113, al. 1, 2 et 2^{bis}

Il n'y a aucun changement pour les demandes de contribution dans le cas d'une utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur (al. 2, let. a). L'article est simplement complété pour inclure l'utilisation indirecte de ressources hydrothermales. Les demandes pour la contribution à la mise en valeur dans le cas d'une utilisation alternative indirecte suivent les mêmes principes. L'al. 2, let. b, précise que les demandes concernant la contribution à la mise en valeur pour une utilisation indirecte sont soumises aux exigences de l'annexe 12a, ch. 3.1 et 3.2. Les demandes de contribution doivent comporter la preuve que les demandes d'autorisations et de concessions nécessaires ont été déposées de manière complète auprès des autorités compétentes et que le financement du projet est garanti (al. 2^{bis}). Les autres modifications de l'article sont d'ordre rédactionnel.

Art. 113a Contributions d'encouragement

Cet article définit le montant des contributions d'encouragement. Celles-ci continuent de s'élever à 60 % au plus des coûts imputables pour les projets d'utilisation directe de la géothermie (let. a), et à 40 % au plus des coûts imputables pour les projets de mise en valeur de ressources hydrothermales utilisables indirectement (let. b).

Art. 113b Ordre de prise en compte

L'alinéa 1 correspond à l'ancien article 113a alinéa 1.

Cette disposition spécifie que les fonds limités disponibles pour les instruments soutenant la géothermie (art. 34a, al. 1, let. a et b, de la loi sur le CO₂) seront prioritairement utilisés pour les projets d'utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur (art. 34a, al. 1, let. a, de la loi sur le CO₂). Les projets les plus avancés sont pris en compte en premier. Si plusieurs projets présentent le même état d'avancement, le projet pour lequel une demande complète a été déposée le plus tôt est pris en compte en premier.

Section 1c Encouragement d'installations de production de gaz renouvelables nouvelles ou faisant l'objet d'un agrandissement notable

Art. 113d Droit à l'encouragement

Les contributions d'encouragement ne sont accordées que pour les installations de production de biométhane qui soit injectent le biométhane produit dans le réseau gazier soit le commercialisent dans une station-service. Les installations qui utilisent le biogaz ou le biométhane sur place pour la production de chaleur ne peuvent prétendre à l'encouragement. Cette section ne prévoit pas de contributions d'encouragement pour d'autres installations de production de gaz renouvelables, tels que le méthane synthétique ou l'hydrogène (al. 1).

On considère qu'une installation est nouvelle en un emplacement lorsqu'on n'y trouvait pas auparavant d'installation de production de biométhane ou de composants d'une installation de ce type, ou lorsqu'une installation existante est entièrement remplacée. L'emplacement est le même lorsqu'il s'agit de la même parcelle ou, si le contexte le justifie, de parcelles voisines, à condition que la proximité soit suffisante. On estime qu'une installation est entièrement remplacée lorsque l'investissement requis est pratiquement aussi important que celui qui serait nécessaire pour la construction d'une installation comparable. En outre, les éléments de l'installation demeurés en place ne doivent jouer tout au plus qu'un rôle secondaire (al. 2, let. a).

Les installations de biogaz existantes qui sont transformées pour passer de la production d'électricité à la production de biométhane en priorité sont également considérées comme de nouvelles installations. Une poursuite de la production d'électricité et de chaleur, en particulier pour la consommation propre, est en l'occurrence possible (al. 2, let. b).

On juge qu'un agrandissement est notable lorsque des mesures de construction accroissent la production brute d'énergie d'au moins 25 % par rapport à la moyenne des trois dernières années d'exploitation. Par ailleurs, une contribution d'investissement peut être accordée uniquement à partir de trois années d'exploitation. Si une installation de biogaz produisant de l'électricité fait simultanément l'objet d'un agrandissement notable et d'une transformation pour produire du biométhane, le requérant peut choisir s'il faut considérer que le projet constitue une nouvelle installation ou un agrandissement notable. S'agissant d'un agrandissement notable, la capacité initiale est déterminée sur la base de la capacité de la centrale à énergie totale équipée existante (al. 3).

Le biométhane est produit par le traitement du biogaz conformément à l'art. 19a, let. c, Oimpm, en séparant principalement le CO₂, mais aussi d'autres composants, du biogaz. Le gaz qui en résulte a la même composition que le gaz naturel, mais il est renouvelable et d'origine biogène. La notion d'installation de biométhane désigne les installations de biogaz qui traitent le biogaz obtenu et produisent du biométhane, dont la qualité doit correspondre à celle des gaz H conformément à la directive G18 du SVGW de juin 2022⁷³ (al. 4).

Les installations qui bénéficient d'une subvention pour la production d'électricité sont exclues de l'encouragement. Elles peuvent faire l'objet d'un encouragement en se retirant définitivement de l'instrument de subvention (p. ex. système de rétribution de l'injection, contribution aux coûts d'exploitation ; al. 5, let. a). Les installations sont également exclues de l'encouragement durant les dix ans qui suivent la réception d'une contribution d'encouragement sur le plan fédéral ; cela s'applique en particulier aux contributions octroyées dans le cadre de la LEne (contributions d'investissement, contributions liées à des projets de recherche et à des projets P+D, notamment), de la loi sur le CO₂ ou de la LCI (al. 5, let. b). Dans ce contexte, c'est le moment du versement de la première tranche d'encouragement qui est déterminant. Les installations qui ne couvrent pas leurs besoins en chaleur à partir d'énergies renouvelables sont également exclues de l'encouragement. Cette exigence garantit que les installations encouragées ne sont pas chauffées à l'aide d'agents énergétiques fossiles (al. 5, let. c). La plus-value écologique qui en résulte peut être négociée librement par le producteur de biométhane. Lorsque des attestations ont été délivrées en vertu de l'art. 5 pour ces installations dans le cadre d'un projet ou d'un programme, en particulier, aucune répartition de l'effet de la réduction des émissions n'est nécessaire.

⁷³ La directive peut être obtenue contre paiement auprès de l'Association pour l'eau, le gaz et la chaleur (SVGW) à l'adresse suivante : www.svgw.ch > Réglementation > Shop, ou par courriel à l'adresse suivante : info@svgw.ch.

Art. 113e Demande

L'OFEN est responsable de l'exécution de l'instrument d'encouragement. C'est auprès de cet office que la demande correspondante doit être déposée.

Art. 113f Contribution d'encouragement

La contribution d'encouragement est constituée d'une contribution d'investissement unique. Son montant est déterminé par la capacité de l'installation de traitement, avec différents coefficients correspondant à trois classes de puissance, en additionnant les contributions par classe de puissance (al. 1). Les taux d'encouragement appliqués en cas d'agrandissement notable sont moins élevés (al. 2). La capacité de l'installation de traitement ne doit pas dépasser la capacité d'absorption du réseau de gaz, faute de quoi c'est cette dernière qui est déterminante pour l'encouragement.

Une installation peut obtenir au maximum une contribution d'encouragement de 2,8 millions de francs (pour tous les types d'installations ; al. 3, let. a). Un critère supplémentaire est défini : le montant de la contribution ne peut dépasser 30 % des coûts d'investissement effectivement supportés et des coûts imputables pour l'installation (al. 3, let. b). Cette modification se justifie par le fait que les coûts d'agrandissement, en particulier, peuvent être très variables : il s'agit d'éviter une contribution excessive. Les coûts nécessaires à la production de biométhane sont imputables. Les coûts liés à des parcelles, à des routes ou à des véhicules, notamment, ne sont pas imputables. L'OFEN établira dans une directive une définition des marges de fonctionnement du système.

Pour les installations qui font partie d'une station d'épuration des eaux usées et pour les installations existantes qui sont modifiées pour passer de la production d'électricité à la production de biométhane, seuls le traitement et l'injection sont encouragés, et non la production de gaz. Par conséquent, elles ne bénéficient que de 15 % du taux d'encouragement au sens des al. 1 et 2 (al. 4).

Si l'installation de production et l'installation de traitement n'ont pas le même propriétaire, des demandes peuvent être déposées séparément pour ces composantes. La répartition de la contribution d'encouragement est alors définie à l'al. 5.

Les contributions d'encouragement inférieures à 80 000 francs ne sont pas versées (al. 6), ce qui implique que les projets encouragés doivent avoir une certaine taille.

En vertu de l'art. 34a, al. 1, let. d, de la loi sur le CO₂, les installations qui injectent du gaz dans le réseau sont prioritaires.

Dans une directive, l'OFEN précisera encore les étapes suivantes de la procédure, ainsi que l'ordre de priorité au sens de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu)⁷⁴.

Au-delà de la priorité accordée aux installations qui injectent du gaz dans le réseau, il est prévu de tenir compte de la date d'arrivée des demandes. Si plusieurs demandes pour des installations qui injectent du gaz dans le réseau sont déposées le même jour et qu'elles ne peuvent pas toutes être prises en compte, la priorité est donnée au projet dont la puissance est la plus élevée. Les projets pour lesquels on ne dispose pas des fonds permettant d'assurer un financement complet sont refusés. Il n'est pas prévu d'établir une liste d'attente. Une nouvelle demande peut être déposée l'année suivante.

Il est en outre prévu que l'OFEN fixe tout d'abord provisoirement le montant maximal de la contribution d'encouragement. Cette garantie s'applique à l'installation décrite dans la demande et se fonde sur la capacité prévue de l'installation de traitement. Les modifications importantes apportées au projet doivent être discutées au préalable avec l'OFEN, afin d'évaluer si la garantie de principe reste valable. Les contributions d'encouragement peuvent être versées par tranches. La première tranche sera versée au plus tôt au début des travaux, la dernière après remise de l'avis de fin des travaux.

Les diverses obligations de communiquer prévues actuellement sont présentées ci-après. D'une part, la mise en service des installations encouragées doit être annoncée à l'OFEN. Cette communication est nécessaire pour le versement de la tranche d'encouragement qui suit. Les changements par rapport aux indications faites dans la demande doivent également être annoncés et motivés. En outre, par l'intermé-

⁷⁴ RS 616.1

dière d'un avis de fin des travaux, les données effectives et vérifiées concernant l'installation encouragée seront fournies à l'OFEN. Pour cet avis, il est impératif de procéder à un essai de performance qui vérifie la capacité effective de l'installation de traitement. L'OFEN fixe définitivement le montant de la contribution en se fondant sur l'avis de fin des travaux. Dans ce contexte, la contribution d'encouragement maximale indiquée dans la garantie de principe ne peut être dépassée.

Si l'avis de fin des travaux permet de conclure que les conditions d'octroi ne sont pas remplies ou que l'installation ne correspond pas aux indications fournies dans la demande, le droit à l'encouragement s'éteint. Les montants déjà versés doivent être remboursés.

Section 1d Encouragement d'installations permettant d'utiliser la chaleur solaire comme chaleur industrielle

Art. 113g Droit à l'encouragement

L'al. 1 définit les exigences auxquelles doivent répondre les installations solaires thermiques pour pouvoir bénéficier d'un encouragement au sens de l'art. 34a, al. 1, let. c, de la loi sur le CO₂. Les installations encouragées sont celles qui produisent de la chaleur destinée avant tout à des procédés dans l'industrie et l'artisanat, ainsi qu'à des prestations de services (al. 1, let. a). Les secteurs industriels de l'alimentation, de la chimie/pharmacie et du textile, dans lesquels la chaleur est utilisée pour la fabrication, la transformation ou la finition de produits, en constituent des applications typiques, tout comme le secteur des services, par exemple les blanchisseries et les hôpitaux. L'utilisation de l'énergie thermique dans le procédé industriel ou de service doit être prioritaire, mais une utilisation parallèle de moindre importance dans d'autres domaines est admise, par exemple pour la préparation d'eau chaude destinée à des installations sanitaires. L'accent est mis sur les applications allant jusqu'à environ 100 °C, mais on renonce délibérément à restreindre le domaine de température du procédé. Le programme d'encouragement se distingue ainsi clairement du Programme Bâtiments, par l'intermédiaire duquel sont soutenues des installations qui fournissent de la chaleur ambiante ou de l'eau chaude sanitaire.

L'incorporation d'une installation solaire thermique dans un procédé engendre des travaux considérables de planification et de mise en œuvre. Il est donc judicieux que l'installation présente une certaine taille. Le programme doit ainsi encourager en priorité de grandes installations. L'al. 1, let. b, fixe la limite inférieure à 20 kW de puissance thermique nominale des capteurs selon la liste de capteurs publiée par l'Institut für Solartechnik (Institut SPF ; voir également l'art. 113f), ce qui correspond à une surface brute d'environ 35 m².

L'installation doit par ailleurs disposer d'un équipement de mesure du rendement solaire effectivement utilisé, qui distingue la chaleur industrielle des autres domaines d'application (al. 1, let. c).

Afin de garantir une qualité élevée des composants de l'installation, seuls bénéficient de l'encouragement les capteurs qui répondent aux exigences définies dans la note explicative sur la liste des capteurs⁷⁵ de l'Institut SPF et qui sont donc certifiés Solar Keymark et ont été testés selon la norme EN 12975 ou ISO 9806 (al. 1, let. d).

La let. e fournit des précisions en ce qui concerne la preuve indépendante qui démontre que l'énergie solaire thermique a été intégrée correctement aux procédés. On garantit ainsi une qualité de planification élevée pour l'intégration de l'installation dans les procédés à soutenir : cela accroît la probabilité que cette dernière fonctionne conformément aux attentes.

Les installations qui sont déjà soutenues d'une autre manière par la Confédération sont exclues de l'encouragement (al. 2). En font notamment partie les installations qui bénéficient d'une aide dans le cadre du Programme Bâtiments ou en vertu de l'art. 6 LCI. Les exploitants d'installations qui participent au SEQE et dont les émissions de gaz à effet de serre sont prises en compte dans celui-ci sont également exclus de l'encouragement.

L'al. 3 précise la situation des exploitants d'installations qui se sont engagés à réduire leurs émissions au sens de l'art. 31 de la loi sur le CO₂. Ceux-ci peuvent solliciter un encouragement, mais les réductions

⁷⁵ Note explicative sur la page www.listecapteurs.ch. SPF 12.2021. Les notes explicatives sont disponibles à l'adresse www.kollektorliste.online.

d'émissions attribuables aux installations solaires encouragées ne sont pas imputées au sens de l'art. 74a pour ce qui est de la réalisation de l'engagement.

Art. 113h Demande

L'OFEN est responsable de l'exécution de l'instrument d'encouragement. C'est auprès de cet office que les demandes doivent être déposées. L'OFEN précisera les contenus requis pour les demandes dans le formulaire correspondant ou dans la future directive consacrée au programme d'encouragement de l'énergie solaire thermique utilisée comme chaleur industrielle. Les contenus suivants sont prévus actuellement :

- une description technique du projet, avec schéma hydraulique, qui indique l'utilisation prévue pour la chaleur, les niveaux de température et l'intégration dans le système d'ensemble ;
- une liste des coûts imputables prévisibles du projet, sur la base des offres obtenues ou d'une estimation motivée des coûts ;
- les rendements solaires utilisables mensuels, estimés à l'aide d'un outil de stimulation dynamique (Polysun, TRNSYS ou équivalent) et ventilés par type d'utilisation (chaleur industrielle et autres domaines éventuels), en tenant compte des besoins mensuels en énergie du système d'ensemble soutenu par l'installation solaire ;
- le calcul de la réduction prévue des émissions de gaz à effet de serre en éq.-CO₂, qui tient compte des agents énergétiques remplacés par l'installation (les facteurs d'émission mentionnés à l'annexe 10 de l'ordonnance sur le CO₂ sont déterminants) ;
- une liste des éventuelles autres contributions d'encouragement cantonales ou communales ;
- les dates prévues de début des travaux et de mise en service ; et
- une preuve de l'intégration correcte de l'installation dans le système d'ensemble, établie par un tiers indépendant du fournisseur du système et de l'exploitant de l'installation.

Art. 113i Contribution d'encouragement

Les projets doivent être prêts à être réalisés au moment du dépôt de la demande. En vertu de l'art. 26 LSu, une contribution d'investissement ne peut toutefois être octroyée que si la construction de l'installation n'a pas commencé ou qu'un début anticipé des travaux a été autorisé. Un requérant qui démarre les travaux liés à l'installation sans garantie ou sans accord préalable perd le droit à la contribution d'investissement.

L'encouragement se fonde sur une contribution d'investissement unique composée d'un montant de base de 2400 francs, auquel s'ajoute une contribution de 1000 francs par kW de puissance de capteurs thermiques. Ce chiffre correspond à un doublement du taux minimal appliqué aux installations solaires thermiques pour le chauffage de locaux et la production d'eau chaude sanitaire selon le Modèle d'encouragement harmonisé des cantons (ModEnHa 2015)⁷⁶. Le montant de l'encouragement atteint ainsi environ 40 % des coûts d'investissement pour de grandes installations.

La valeur de référence pour l'encouragement est la puissance nominale de capteurs solaires selon la liste des capteurs⁷⁷ de l'Institut SPF.

Si les fonds disponibles ne permettent pas de couvrir toutes les demandes d'encouragement déposées, il est prévu d'établir un ordre de priorité en se fondant sur les émissions de gaz à effet de serre évitées par puissance thermique nominale des capteurs. L'OFEN fixera dans une directive l'ordre de priorité au sens de la LSu. Les installations dont l'encouragement est le plus efficace du point de vue de la réduction des émissions de CO₂ sont ainsi prises en compte en premier. Aucune liste d'attente n'est établie. Pour les projets qui ne sont pas pris en compte, une nouvelle demande peut être déposée l'année suivante.

Il est par ailleurs prévu que la directive contienne les dispositions décrites ci-après pour la procédure d'encouragement. Si les conditions définies à l'art. 113g sont remplies, il est prévu d'octroyer une ga-

⁷⁶ ModEnHa 2015, version revue et corrigée de septembre 2016.

⁷⁷ Calculateur de subvention pour installations solaires thermiques (liste de capteurs). Disponible sur : www.kollektorliste.online

rantie de principe. Dans ce cadre, l'OFEN fixe le montant prévu de l'encouragement en se fondant sur la puissance planifiée de l'installation et garantit celui-ci au moyen d'une décision. Si la puissance de l'installation, durant la phase de réalisation, est augmentée au-delà de la valeur garantie, l'encouragement pour la partie supplémentaire n'est concédé que si les fonds disponibles sont suffisants.

La réalisation et la mise en service de l'installation doivent intervenir dans les 24 mois suivant l'obtention de la garantie, faute de quoi le droit à l'encouragement s'éteint. Sur demande, l'OFEN peut prolonger ce délai de douze mois, pour autant que le retard soit dû à des motifs qui ne sont pas imputables au responsable du projet. La mise en service doit être communiquée à l'OFEN sous la forme d'un procès-verbal de mise en service dûment signé : elle permet le versement d'une première tranche d'encouragement. Après la mise en service, une comptabilité détaillée des coûts doit être remise à l'OFEN pour l'installation.

Une fois que l'avis de mise en service et la comptabilité détaillée des coûts ont été transmis, le montant de l'encouragement est fixé définitivement en se fondant sur la puissance effective de l'installation. Si les documents remis montrent que les conditions d'octroi définies à l'art. 113g ne sont pas remplies, le droit à l'encouragement s'éteint et les éventuels versements déjà effectués doivent être remboursés.

Art. 113j Restitution

Comme les installations bénéficient d'une contribution d'encouragement substantielle, il faut également s'assurer qu'elles fonctionnent conformément aux attentes. En vue de vérifier ce fonctionnement, l'OFEN peut demander pendant trois ans le rendement solaire utilisé mensuellement en kWh. Si le rendement solaire utilisé moyen sur trois ans est inférieur à 80 % du rendement attendu (conformément au calcul du rendement remis avec la demande d'encouragement), une restitution proportionnelle de la contribution d'encouragement est exigée en vertu de l'art. 28 LSu. La formule employée dans ce cas pour calculer le montant à restituer, en pourcentage du montant définitivement fixé de la contribution d'encouragement, est la suivante :

$$\text{Restitution (en \%)} = 100 \% * \left(1 - \frac{\text{rendement effectif moyen sur 3 ans}}{\text{rendement attendu} * 0,8} \right)$$

Si, par exemple, le rendement solaire effectivement utilisé moyen sur trois ans ne se monte qu'à 60 % du rendement attendu, la contribution d'encouragement est réduite de 25 %. Il n'y a pas de réduction si l'installation atteint ou dépasse 80 % du rendement attendu.

Art. 113k Suivi et publication de données

En Suisse, il n'existe encore que peu d'installations solaires thermiques qui produisent de la chaleur pour des procédés de l'industrie et de l'artisanat. Rassembler des expériences et établir de bonnes pratiques pour de telles installations répond donc à un intérêt légitime, tout comme le fait de publier les données et analyses obtenues, dans la mesure où elles ne compromettent ni le secret de fabrication ni le secret d'affaires. L'OFEN peut par conséquent prescrire un accompagnement scientifique pour une sélection d'installations encouragées.

Section 2 Encouragement des technologies visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Art. 114, al. 1, phrase introductive et let. d, et 2

L'art. 114, al. 1, indique désormais de manière explicite qu'à côté de l'utilité environnementale induite par l'instrument d'encouragement dans les domaines de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de l'utilisation des énergies renouvelables et de la gestion parcimonieuse des ressources naturelles, il ne doit être porté atteinte à aucun autre but environnemental. Il est également précisé que les emprunteurs doivent disposer d'un siège en Suisse. Étant donné que le fonds de technologie a été institué comme un instrument d'encouragement environnemental et de la place économique, ce point a déjà été mis en œuvre de cette manière dans la pratique. Le fait de le mentionner explicitement dans l'ordonnance accroît cependant la transparence et la sécurité juridique.

Art. 118, al. 3

L'art. 118, al. 3, adapte la somme maximale de financement par le fonds de technologie – fixée jusque-là à 500 millions de francs jusqu'en 2020 – à l'extension de la durée de l'instrument d'encouragement. La somme maximale se monte désormais à 750 millions de francs jusqu'en 2030. L'Assemblée fédérale continue de statuer sur le crédit d'engagement correspondant lorsque le fonds de technologie est épuisé (al. 2, inchangé).

Section 3 Redistribution à la population

Art. 119 Part de la population

Comme par le passé, la population se voit redistribuer la part du produit de la taxe sur le CO₂ dont l'affectation n'est pas obligatoire. Étant donné que la restitution se fait l'année même du prélèvement, cette part continue de se fonder sur une estimation du produit annuel de la taxe sur le CO₂ pour l'année concernée. La différence entre les produits estimé et effectif de la taxe est compensée deux ans plus tard (al. 1, let. b). Ainsi, par exemple, la compensation de l'écart pour l'année 2025 interviendra en 2027 (année de prélèvement). La part de la population comprend en outre la part correspondante du remboursement de la taxe sur le CO₂ dont l'OFEV peut exiger, en vertu de l'art. 98d, la rétrocession aux installations CCF qui n'ont pas suffisamment investi. La redistribution de ces moyens a lieu deux ans plus tard (al. 1, let. a). Ainsi, par exemple, les fonds de l'année 2025 seront redistribués en 2027 (année de prélèvement).

Selon la législation en vigueur jusqu'à fin 2024, les moyens qui n'étaient pas épuisés par le Programme Bâtiments étaient ajoutés la même année à la redistribution aux milieux économiques et la compensation entre les redistributions à la population et aux milieux économiques avait lieu deux ans plus tard. La compensation pour les années 2023 et 2024 est réglée dans les dispositions transitoires (art. 146ae, al. 2 et 3). La part de la population aux ressources qui dépassent un montant maximal de 150 millions de francs de moyens à affectation obligatoire non épuisés est redistribuée à chaque fois deux ans plus tard (al. 1, let. c). Ainsi, par exemple, la redistribution des moyens de l'année 2025 interviendra en 2027 (année de prélèvement).

En dessous de ce seuil de 150 millions de francs, les moyens qui, jusqu'à la fin de la deuxième année avant l'année de prélèvement, ne peuvent pas être utilisés selon leur affectation obligatoire, sont également redistribués proportionnellement à la population (al. 1, let. d). Cette redistribution se fait tous les cinq ans (al. 2). Ainsi, les moyens des années 2025 à 2028 seront redistribués pour la première fois en 2030.

Art. 120, al. 1

L'al. 1 est adapté, car sous la législation en vigueur jusqu'à fin 2024, les fonds qui n'étaient pas épuisés par le Programme Bâtiments étaient ajoutés la même année à la redistribution aux milieux économiques et la compensation entre les redistributions à la population et aux milieux économiques avait lieu deux ans plus tard (voir les explications concernant l'art. 119).

Section 4 Redistribution aux milieux économiques

Art. 124 Part des milieux économiques

Comme par le passé, la part du produit de la taxe sur le CO₂ dont l'affectation n'est pas obligatoire est redistribuée aux milieux économiques. Étant donné que la restitution se fait l'année même du prélèvement, cette part continue de se fonder sur une estimation du produit annuel de la taxe sur le CO₂ pour l'année concernée. La différence entre les produits estimé et effectif de la taxe est compensée deux ans plus tard (al. 1, let. b). Ainsi, par exemple, la compensation de l'écart pour l'année 2025 interviendra en 2027 (année de prélèvement). La part des milieux économiques comprend en outre la part correspondante du remboursement de la taxe sur le CO₂ dont l'OFEV peut exiger, en vertu de l'art. 98d, la rétrocession aux installations CCF qui n'ont pas suffisamment investi. La redistribution de ces moyens a lieu deux ans plus tard (al. 1, let. a). Ainsi, par exemple, la redistribution des moyens de l'année 2025 interviendra en 2027 (année de prélèvement).

Selon la législation en vigueur jusqu'à fin 2024, les moyens qui n'étaient pas épuisés par le Programme Bâtiments étaient ajoutés la même année à la redistribution aux milieux économiques et la compensation entre les redistributions à la population et aux milieux économiques avait lieu deux ans plus tard. La compensation pour les années 2023 et 2024 est réglée dans les dispositions transitoires (cf. art. 146ae). La part des milieux économiques aux ressources qui dépassent un montant maximal de 150 millions de francs de moyens à affectation obligatoire non épuisés est redistribuée à chaque fois deux ans plus tard (al. 1, let. c). Ainsi, par exemple, la redistribution des moyens de l'année 2025 interviendra en 2027 (année de prélèvement).

En dessous de ce seuil de 150 millions de francs, les moyens qui, jusqu'à la fin de la deuxième année avant l'année de prélèvement, ne peuvent pas être utilisés selon leur affectation obligatoire, sont également redistribués proportionnellement aux milieux économiques (al. 1, let. d). Cette redistribution se fait tous les cinq ans (al. 2). Ainsi, les moyens des années 2025 à 2028 seront redistribués pour la première fois en 2030.

Art. 124a Exclusion de la redistribution

Les exploitants avec un engagement de réduction n'ont pas part au produit de la taxe sur le CO₂ (art. 36, al. 4, de la loi sur le CO₂). Pour les exclure de la redistribution, les caisses de compensation se fondent sur les numéros de décompte AVS.

L'al. 1 règle l'exclusion partielle, qui intervient lorsque les exploitants d'installations utilisent le même numéro de décompte AVS sur différents sites. Si le numéro de décompte comprend les salaires d'employés travaillant dans une unité d'exploitation qui n'est pas exclue, l'exploitant peut demander la redistribution partielle du produit de la taxe sur le CO₂ et déclarer aux caisses de compensation jusqu'au 15 avril de l'année de prélèvement la masse salariale déterminante pour l'exclusion partielle (al. 2). L'année de prélèvement 2025 constitue une exception. Étant donné que la redistribution de l'année de prélèvement 2025 est reportée à l'année 2026 pour des questions techniques liées à l'exécution (cf. art. 146ae, al. 1), les exploitants ont jusqu'au 15 avril 2026 pour déclarer la masse salariale déterminante aux fins de l'exclusion partielle dans le cadre de la redistribution de l'année 2025.

Un exploitant qui n'est plus exempté de la taxe sur le CO₂ a de nouveau droit à la redistribution du produit de cette taxe à partir de l'année qui suit la fin de l'exemption. Dans ce cas, la redistribution est effectuée par l'OFEV (al. 3). L'al. 4 précise quelles indications doit communiquer l'exploitant. Le délai prescrit se monte à trois mois.

Art. 125, al. 1 et 3

L'al. 1 est adapté, car sous la législation en vigueur jusqu'à fin 2024, les fonds qui n'étaient pas épuisés par le Programme Bâtiments étaient ajoutés la même année à la redistribution aux milieux économiques et la compensation entre les redistributions à la population et aux milieux économiques avait lieu deux ans plus tard (voir les explications concernant l'art. 119).

Chapitre 9a Encouragement de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien

Art. 127a Principe

Les art. 28g, al. 8, et 37a de la loi sur le CO₂, ainsi que l'art. 103b LA (modifications d'autres actes), constituent avec l'art. 37d de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)⁴³ la base légale pour un encouragement financier de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien (al. 1). L'al. 2, let. a à c, montre quels sont les objets visés en particulier par cet encouragement : le changement d'échelle de la production de carburants d'aviation renouvelables ainsi que l'accroissement de l'efficacité énergétique des aéronefs et de l'exploitation des vols. Un encouragement est possible pour la recherche et le développement de technologies et procédés nouveaux, dont font aussi partie les projets pilotes et les projets de démonstration, premières applications comprises. Ces objets d'encouragement concordent avec le rapport « Trafic aérien neutre en termes de CO₂ d'ici 2050 » du Conseil fédéral.

Afin de mettre en œuvre le mandat légal le plus efficacement possible, la Confédération doit soutenir à titre subsidiaire le transfert de connaissances entre les divers protagonistes (al. 2, let. d). Publié en 2022, le « Rapport de l'OFAC concernant la promotion du développement et de l'utilisation de carburants d'aviation durables »⁷⁸ indique que le manque d'échanges entre les acteurs concernés constitue un obstacle important en la matière. Comme cela se fait déjà pour d'autres instruments d'encouragement de la Confédération, les efforts appropriés consentis dans ce domaine doivent pouvoir être soutenus ; cela comprend par exemple les rencontres d'experts intersectorielles ou les réunions d'information sur le nouvel instrument d'encouragement en Suisse et à l'étranger.

Les évolutions menant à une réduction des émissions dans le trafic aérien sont particulièrement complexes et dynamiques. Les fondements stratégiques doivent donc régulièrement être mis à jour si l'on compte atteindre les objectifs climatiques dans le trafic aérien. Afin de garantir une utilisation efficace des fonds, il est indispensable d'accompagner les recherches correspondantes et d'y participer activement. À cet effet, l'al. 3 permet à l'OFAC de recourir à la recherche de l'administration pour combler des lacunes ponctuelles de connaissances en octroyant des mandats de recherche ou en réalisant ses propres programmes de recherche (art. 16, al. 2, let. a et c, de la loi fédérale du 14 décembre 2012 sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation⁷⁹).

Art. 127b Octroi des aides financières : forme et procédure

L'OFAC octroie les aides financières sous la forme de contributions à fonds perdu, de prêts sans intérêts ou de cautionnements (al. 1). Ces différentes formes seront utilisées de la manière la plus économique et la plus efficace possible, conformément au principe cité à l'art. 1, al. 1, let. b, LSu. Les cautionnements sont la forme à privilégier en premier lieu. Les prêts et les contributions à fonds perdu sont limités aux phases de développement précoces. Il appartient à l'OFAC de décider de la forme de l'encouragement (al. 2), y compris de choisir entre des cautionnements simples ou solidaires.

L'OFAC peut lancer des appels d'offres en vue de l'octroi de contributions (al. 3). De cette manière, il peut orienter spécifiquement l'utilisation des ressources sur les priorités de la stratégie d'encouragement. Il peut ainsi définir les objets visés par l'encouragement et les conditions de participation aux appels d'offres.

L'OFAC est responsable de l'exécution de cet instrument. C'est auprès de cet office que les demandes doivent être déposées (al. 4). L'OFAC perçoit des émoluments auprès des requérants, afin de couvrir une partie de ses frais d'exécution, notamment pour l'examen des demandes (al. 5). L'ordonnance du 28 septembre 2007 sur les émoluments de l'Office fédéral de l'aviation civile⁸⁰ s'applique en l'espèce. L'OFAC fixera les modalités relatives aux demandes et à l'exécution dans une directive. L'al. 6 prévoit que l'OFAC peut fixer des objectifs intermédiaires.

Art. 127c Octroi des aides financières : conditions

L'art. 127c, al. 1, énumère les critères sur lesquels se fondent l'octroi d'aides financières et le montant de celles-ci. Ces critères complètent ceux formulés au niveau de la loi, à l'art. 103b, al. 3, LA pour le nouveau programme d'encouragement « Aviation et climat ». Les let. a et b de l'al. 1 se concentrent sur le but central de l'encouragement, à savoir : obtenir à moindre coût la plus forte diminution possible des émissions de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, on tient compte des réductions d'émissions obtenues sur une durée appropriée, par rapport au scénario sans la mesure concernée. La let. c précise que l'impact environnemental doit être pris en compte au-delà des aspects climatiques (surfaces de terrain nécessaires pour la production de carburants renouvelables, p. ex.). La let. d permet d'accorder la priorité aux technologies et procédés d'une grande compétitivité. La let. e vise à tenir compte de l'expérience des requérants et des risques technologiques. Dans la perspective de l'encouragement en Suisse et à l'étranger tel que mentionné à l'art. 127a, al. 2, la let. f de l'art. 127c précise que l'accent est alors mis sur la participation d'acteurs économiques helvétiques. En vertu de la let. g, les réductions des émissions doivent contribuer à la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse, par exemple en imputant les

⁷⁸ Rapport de l'OFAC concernant la promotion du développement et de l'utilisation de carburants d'aviation durables. OFAC, 15.12.2022.

⁷⁹ RS 420.1

⁸⁰ RS 748.112.11

carburants renouvelables produits à l'obligation de mélanger prévue à l'art. 28f de la loi sur le CO₂, ou de manière générale en présentant des émissions plus basses dans l'inventaire suisse des gaz à effet de serre. La let. h vise des projets reposant sur une large base, qui comprennent par exemple toute la chaîne de valeur ajoutée, du fournisseur à l'acheteur. La let. i reconnaît les contributions apportées à la recherche et au développement, en particulier lorsque les résultats scientifiques sont accessibles au public. Il incombe à l'OFAC d'établir l'ordre de priorité des critères prévus aux let. a à i, ainsi que leur pondération dans le cadre de l'évaluation des demandes. L'al. 2 prévoit en outre que les effets produits par une mesure sont pris en compte au-delà de l'achèvement de cette dernière. Une installation pilote, par exemple, ne sera pas considérée de façon isolée, mais dans la perspective du développement futur et du changement d'échelle.

L'al. 3 vise à réduire les effets d'aubaine en précisant que les aides financières sont uniquement accordées à titre de complément aux prestations propres qui peuvent être raisonnablement exigées de la part du requérant. Cet aspect est pris en compte par l'application des taux de contribution maximaux définis à l'art. 37a, al. 5, de la loi sur le CO₂. Les entreprises emprunteuses doivent de plus démontrer leur solvabilité (al. 4). Les critères de l'art. 127c s'appliquent par analogie aux mesures visées à l'art. 127a, al. 2, let. d, et 3 : ces mesures sont admises si elles fournissent une contribution décisive à la réalisation du but de l'instrument.

Art. 127d Montant des aides financières et critères de priorisation

En vertu de l'art. 127d, al. 1, les critères et les conditions visés à l'art. 127c, al. 1 à 3, sont également appliqués aux fins de la fixation du montant des aides financières. L'al. 2 précise la procédure suivie si les moyens disponibles sont insuffisants : les aides seront octroyées sur la base du degré de conformité aux critères énoncés à l'art. 127c, al. 1 à 3. Une pondération identique est appliquée aux critères pour les examens visés aux art. 127c, al. 1, et 127d, al. 1 et 2.

Art. 127e Cautionnements

Afin de veiller à ce que les ressources de l'État soient utilisées de la manière la plus efficace possible, en tenant compte du marché, des cautionnements doivent notamment pouvoir être accordés par l'intermédiaire du nouveau programme d'encouragement Aviation et climat. Les cautionnements facilitent l'obtention de prêts pour les entreprises innovantes. Ils permettent de partager les risques lorsque du capital est mis à disposition. L'art. 127e définit les conditions pour l'octroi de cautionnements, y compris leur plafond et leur durée maximale. Dans ce contexte, les expériences déjà faites avec le fonds de technologie de l'OFEV sont prises en compte. Comme les installations de production de carburants d'aviation renouvelables peuvent engendrer des coûts d'investissement de plusieurs milliards de francs, les cautionnements (al. 2) doivent réduire les risques liés aux investissements et aider des technologies novatrices à trouver leur place sur le marché. Les cautionnements ne doivent en principe garantir qu'une partie des prêts. Cependant, dès lors que le risque de financement est suffisamment réparti entre différents acteurs, des prêts peuvent aussi être entièrement cautionnés.

En règle générale, les cautionnements sont accordés à des banques ou à des caisses d'épargne qui ont été autorisées en vertu de la loi sur les banques du 8 novembre 1934⁸¹ et sont soumises à la surveillance des marchés financiers (al. 3). D'autres prêteurs appropriés peuvent être des créanciers, par exemple les fonds de placement privés ou les fonds de capital-risque, s'ils garantissent qu'ils assument leur tâche de bénéficiaire de cautionnement avec une diligence comparable à celle d'une banque.

Art. 127f Obligation de communiquer et rapport

L'art. 127f définit les obligations des requérants en matière d'établissement de rapports. L'al. 1 énonce le principe selon lequel des informations actualisées doivent être fournies dès qu'elles sont disponibles. Eu égard au volume de l'encouragement, qui peut être considérable, l'al. 2 prévoit que l'OFAC peut demander des rapports intermédiaires, un rapport final, ainsi que d'autres documents appropriés, afin d'assurer un accompagnement étroit des mesures. L'al. 4 précise les spécificités en matière d'établissement des rapports pour les prêts et les cautionnements : des rapports supplémentaires sur l'évolution

⁸¹ RS 952.0

des affaires sont prévus au moins une fois par an pour ces instruments. Les modalités correspondantes sont réglées dans une directive d'exécution et dans les décisions.

Art. 127g Exécution

L'OFAC peut déléguer des tâches administratives à un service externe pour l'exécution des mesures, dans le cadre du traitement des demandes et des appels d'offres, ainsi que pour l'octroi de cautionnements. Il prend dans tous les cas les décisions matérielles portant sur les appels d'offres et les demandes ; le pouvoir de décision, la surveillance et la planification stratégique restent de sa compétence. Il est prévu que l'OFAC choisisse et désigne un service administratif dans le cadre d'un appel d'offres OMC. L'art. 127g prévoit en outre qu'un groupe d'experts indépendant (composé de personnes issues des sciences, de l'économie et en particulier de l'économie financière, ainsi que de l'administration) soit sollicité pour étayer solidement l'exécution. Toutefois, ce groupe doit intervenir à titre subsidiaire, et uniquement lorsque l'expertise de la Confédération et du service externe est ponctuellement insuffisante. Il est possible de faire appel à des experts pour l'élaboration d'appels d'offres, pour l'évaluation des demandes, pour l'accompagnement des mesures ou encore pour des avis stratégiques. Le groupe d'experts remplit ainsi une fonction consultative.

Chapitre 9b Utilisation des recettes de la mise aux enchères de droits d'émission pour installations

Section 1 Mesures visant à éviter les dommages

Art. 127h Droit à l'encouragement

Des aides financières soutiennent des mesures qui contribuent à éviter les dommages causés aux personnes et aux biens de grande valeur (tels que les bâtiments, les infrastructures, les objets importants pour l'économie nationale ou la société, ainsi que la nature et le paysage) en raison de la hausse de la concentration de gaz à effet de serre (mesures d'adaptation), à condition que ces mesures ne puissent pas déjà être encouragées en vertu de dispositions spéciales autres que celles de la loi sur le CO₂, comme c'est notamment le cas des mesures prises dans le cadre des conventions-programmes conclues avec les cantons. L'encouragement porte sur la planification et la mise en œuvre de mesures d'adaptation. La mise en œuvre comprend également l'évaluation de la mesure. Les travaux préparatoires tels que les analyses de risques climatiques et les analyses d'impact, la mise au point de stratégies d'adaptation et de plans de mesures, tout comme la rédaction de guides, permettent aussi d'éviter des dommages à long terme et peuvent donc bénéficier d'un encouragement. Les mesures d'adaptation doivent fournir une contribution à la réalisation des objectifs de la stratégie « Adaptation aux changements climatiques en Suisse »⁸², élaborée par le Conseil fédéral. Dans ce contexte, il s'agit avant tout de réduire autant que possible les risques induits par les changements climatiques et de protéger la population, les biens de valeur et les bases naturelles de la vie, ainsi que d'accroître la capacité de la société, de l'économie et de l'environnement de s'adapter aux changements climatiques. Les mesures doivent en outre respecter les principes de la stratégie d'adaptation, qui met notamment l'accent sur le développement durable, les actions conjointes de la Confédération, des cantons, des communes et des particuliers, la compatibilité des mesures avec la protection du climat (et donc la réduction des émissions), ainsi que la prise en compte des connaissances scientifiques (al. 1). L'instrument d'encouragement porte avant tout sur l'adaptation aux changements climatiques et la protection contre les conséquences néfastes de ceux-ci. Les mesures d'adaptation peuvent toutefois aussi avoir des effets secondaires positifs dans d'autres domaines environnementaux (biodiversité, p. ex.).

En ce qui concerne les dommages, il s'agit en particulier des atteintes portées à la santé durant les vagues de chaleur, des dommages causés aux personnes et aux biens par les mouvements de terrain liés au dégel du pergélisol et à la fonte des glaciers, des dommages causés aux personnes et aux biens

⁸² Adaptation aux changements climatiques en Suisse – Premier volet de la stratégie du Conseil fédéral du 2 mars 2012.
Adaptation aux changements climatiques en Suisse – Plan d'action 2014–2019. Deuxième volet de la stratégie du Conseil fédéral du 9 avril 2014.
Adaptation aux changements climatiques en Suisse – Plan d'action 2020–2025. Troisième volet de la stratégie du Conseil fédéral du 19 août 2020.

par les précipitations plus fréquentes et plus intenses et leurs conséquences comme les crues, le ruissellement en hausse et les mouvements de terrain, des dommages dans les domaines de l'agriculture, de la sylviculture, de l'énergie et de la gestion des eaux urbaines par des périodes de sécheresse plus fréquentes et plus longues, ainsi que des atteintes portées aux services écosystémiques par des modifications des milieux naturels et de la composition des espèces (al. 2). Parmi les mesures susceptibles d'être encouragées, on peut citer notamment l'aménagement d'espaces non bâtis et d'espaces verts adaptés au climat et suffisamment naturels pour réduire les îlots de chaleur urbains, les plans de mesures destinés à protéger la population pendant les vagues de chaleur, l'utilisation de matériaux de construction adaptés au climat ou l'application de stratégies de restauration, l'élaboration de stratégies de gestion des matériaux charriés de plus en plus importants, la mise en place de surfaces de rétention multifonctionnelles aménagées de manière naturelle, la planification et la mise en œuvre de stratégies axées sur le principe de la ville-éponge, l'élaboration de stratégies de gestion des eaux de pluie décentralisée et axée sur la nature ainsi que de protection des biens matériels contre les ruissellements de surface en augmentation, l'élaboration et l'application de stratégies régionales pour une exploitation agricole adaptée au site, les formes de sylviculture adaptées au climat basées sur des forêts riches en structures et en espèces, la mise en place de bassins de stockage d'eau fraîche pour les poissons dans les cours d'eau ainsi que la création de zones ombragées sur les rives avec des espèces d'arbres et arbustes adaptées (let. a à e).

L'OFEV est responsable de l'exécution de cet instrument d'encouragement. C'est auprès de cet office que les demandes doivent être déposées (al. 4). Dans une directive, l'OFEV précisera encore la procédure, ainsi que l'ordre de priorité au sens de l'art. 13 LSu. Il est prévu que les aides financières destinées aux mesures visées à l'al. 1 puissent être octroyées soit pour la planification et la mise en œuvre directement sur demande, soit pour le développement par l'intermédiaire d'un appel d'offres portant sur des priorités d'encouragement thématiques. Les aides financières sont destinées par exemple à des cantons, des communes, des régions, des associations ou des entreprises qui souhaitent planifier, développer ou mettre en œuvre une mesure d'adaptation.

D'une part, les aides financières ont pour but de favoriser la mise en œuvre à plus grande échelle de mesures d'adaptation éprouvées. À cet effet, l'OFEV publie des exemples de mesures dignes d'être encouragées et met à disposition des formulaires pour le dépôt des demandes. Pour les demandes d'aide financière remises directement, il est prévu de fixer en principe le 31 mars comme date limite, hormis pour l'année 2025, où elle est fixée au 31 août 2025 (art. 146ag, al. 1). Les demandes doivent notamment démontrer comment la mesure d'adaptation contribue à réduire les risques liés aux changements climatiques, à éviter des dommages causés par ces changements ou à améliorer la capacité d'adaptation. Il s'agit en particulier de mettre en évidence comment la preuve de l'efficacité pourra être amenée au moyen d'indicateurs une fois la mesure terminée. Les demandes ne peuvent être examinées que si toutes les autorisations requises pour la réalisation du projet ont été obtenues. Les demandes contiennent également un budget ou un plan de financement, un récapitulatif détaillé des coûts imputables de la mesure, la mention des contributions et éventuelles garanties de financement de cantons et de tiers, ainsi que le montant de la contribution attendue de la Confédération.

L'OFEV est responsable de l'évaluation des demandes. Il sollicite à cette fin d'autres services fédéraux concernés par les domaines dans lesquels s'inscrivent les demandes. Si les demandes déposées ou attendues dépassent les moyens disponibles, un ordre de priorité sera défini. Il est toutefois prévu que les demandes puissent être déposées une nouvelle fois l'année suivante si elles n'obtiennent aucun encouragement en raison des ressources financières limitées.

D'autre part, des aides financières peuvent être octroyées dans le cadre d'appels d'offres en vue de soutenir des approches novatrices ou de grands projets intégrés combinant plusieurs mesures d'adaptation qui contribuent à la réduction des risques liés aux changements climatiques en Suisse (al. 5). L'OFEV prévoit de lancer à cet effet des appels d'offres portant sur certaines priorités thématiques. Ces appels d'offres définiront les conditions et les critères de sélection. Pour l'évaluation des demandes reçues et la détermination des priorités d'encouragement, l'OFEV sollicitera également d'autres services fédéraux. L'appréciation des demandes se fonde sur les critères de sélection établis dans l'appel d'offres. Les projets qui correspondent le mieux aux critères de sélection bénéficieront de l'aide finan-

cière. Le nombre de mesures d'adaptation encouragées dépendra de la qualité des demandes déposées, des coûts qui y seront inscrits au budget et des ressources financières disponibles.

Une gestion, une coordination et un pilotage ciblés sont indispensables pour garantir l'efficacité et l'uniformité des projets subventionnés. L'OFEV s'en assure en prévoyant une organisation appropriée. Aussi, il créera en son sein un comité de pilotage stratégique. D'autres services fédéraux seront impliqués dans l'évaluation des demandes et dans l'élaboration des appels d'offres portant sur des priorités thématiques par le truchement du Comité interdépartemental Climat (CI Climat).

Art. 127i Montant des aides financières

Le montant des aides financières, qui s'élèvent au maximum à 50 % des coûts imputables, est déterminé notamment en fonction de l'utilité et de l'effet de la mesure. Les mesures qui présentent une utilité accrue profitent en principe d'aides financières plus élevées que celles dont l'utilité est moindre. Sont réputés coûts imputables les coûts d'investissement appropriés et requis pour la mise en œuvre économique et adéquate de la mesure. En font notamment partie les coûts de planification, les coûts de développement, les coûts d'investissement relatifs aux éléments de construction ou les coûts d'installation. Seuls sont toutefois imputables les surcoûts découlant de la mesure d'adaptation. Les éventuelles dépenses supplémentaires prises en charge dans le cadre du même projet ne peuvent pas être imputées. Si d'autres subventions fédérales peuvent être sollicitées pour un projet, l'ensemble de l'aide financière de la Confédération ne peut pas dépasser 50 % des coûts imputables. Si un requérant reçoit des aides financières provenant de différentes sources publiques, une obligation de coordination s'applique. En vertu de l'art. 12, al. 2, LSu, la coordination de la procédure incombe en principe à l'autorité qui sera vraisemblablement appelée à allouer la somme la plus élevée. Dans de tels cas, l'OFEV peut prendre contact avec les autorités concernées.

Section 2 Mesures visant à décarboner les installations

Art. 127j Droit à l'encouragement

Les aides financières sont octroyées pour des mesures qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre dans une installation soumise au SEQE, ainsi que pour des mesures qui piègent le CO₂ émis par une installation soumise au SEQE dans des produits ou qui le stockent dans le sous-sol (CCS) de manière durable. Dans ce cadre, le stockage et le piégeage chimique de CO₂ biogène afin de générer des émissions négatives sont également possibles. Les aides financières ne sont accordées qu'aux exploitants d'installations qui participent de manière contraignante au SEQE en vertu de l'art. 16 de la loi sur le CO₂ avant la mise en œuvre de la mesure. Les exploitants qui ont obtenu une exemption de l'obligation à leur demande ne prennent pas part au SEQE et ne bénéficient pas d'aides financières (al. 1).

Aux termes de l'art. 37b de la loi sur le CO₂, les mesures doivent contribuer de manière notable à la décarbonation de l'installation soumise au SEQE. Cette exigence n'est pas remplie en cas de substitution par des agents énergétiques fossiles, comme le remplacement de l'huile de chauffage par du gaz naturel. Les mesures réalisées chez les exploitants d'installations qui approvisionnent les réseaux de chauffage à distance et, ce faisant, fournissent de la chaleur principalement à des bâtiments d'habitation ne contribuent pas non plus à la décarbonation de l'industrie. Les mesures dans le domaine de l'utilisation des rejets de chaleur sont en principe admissibles. Ni les installations consacrées à la recherche et au développement, ni les mesures de captage et de stockage de CO₂ lors de la mise à disposition de chaleur basse température n'apportent non plus de contribution notable à la décarbonation de l'installation (al. 2). L'OFEV rejette les demandes correspondantes.

Lorsque les mesures entraînent une augmentation de la consommation d'électricité, de l'électricité de source non fossile doit être utilisée, et il conviendra de le prouver les années suivantes au moyen de garanties d'origine (al. 3).

Les demandes d'aides financières doivent être déposées auprès de l'OFEV au plus tard le 31 mars par l'intermédiaire du système d'information et de documentation CORE géré par l'OFEV (al. 4). Une date limite plus tardive (au 31 juillet 2025, art. 146ag, al. 2) et une procédure de demande par formulaire hors CORE sont prévues pour l'année 2025. Toute demande soumise après cette date sera examinée l'année suivante.

Il y a lieu d'indiquer dans la demande toutes les informations nécessaires pour permettre la fixation du montant de l'aide financière conformément à l'art. 127k et la priorisation en application de l'art. 127l. L'OFEV peut prévoir une présentation de la demande. La demande comprend les éléments suivants :

- description du type de la mesure et de la durée de son effet ;
- description plausible et compréhensible de la contribution notable de la mesure à la décarbonation ;
- calcul de la rentabilité de l'investissement (retour sur investissement), compte tenu des gains et économies vraisemblables issus de l'échange de droits d'émission ;
- calcul plausible et compréhensible des coûts imputables ainsi que de l'aide financière demandée, compte tenu des encouragements qui ont éventuellement été accordés ou versés par la Confédération, le canton ou la commune ;
- calcul plausible et compréhensible du volume de la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre ou de la production visée d'émissions négatives en tonnes d'éq.-CO₂ dans l'année (calcul de l'effet). Le calcul de l'effet doit être effectué de manière conservatrice et il convient de décrire les incertitudes existantes ;
- indications sur le risque de transfert de la production et ainsi des émissions de gaz à effet de serre vers l'étranger (fuite de carbone) compte tenu des coefficients utilisés dans le SEQE ;
- indications sur les modifications de la charge environnementale dues aux mesures (p. ex. par le bouclage des cycles des matériaux et l'amélioration de l'efficacité dans l'utilisation des ressources) pendant tout le cycle de vie des installations et des produits concernés ;
- pour les mesures particulièrement onéreuses, des objectifs intermédiaires appropriés, qui peuvent donner lieu à un versement (partiel) anticipé avant la fin de la mise en œuvre.

Le calcul du volume de la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre ou de la production visée d'émissions négatives, de même que celui des coûts imputables, doit être effectué de manière conservatrice. L'OFEV peut exiger qu'une vérification soit effectuée par l'un des bureaux de vérification SEQE qu'il a mandatés, aux frais de l'exploitant (al. 5).

En sus des demandes déposées directement, l'OFEV a aussi la possibilité de procéder à des appels d'offres.

Art. 127k Montant de l'aide financière

Les aides financières s'élèvent au maximum à 50 % des coûts imputables. Le montant maximal de 50 % peut être réduit (al. 1). Sont réputés coûts imputables les coûts d'investissement directement nécessaires pour la mise en œuvre économique et adéquate de la mesure. En font notamment partie les coûts de planification pouvant être inscrits à l'actif, les coûts d'investissement des éléments de construction, les coûts d'installation – qui peuvent tenir compte des coûts appropriés de génie civil – et les coûts de mise en service, y compris les coûts justifiés causés par des interruptions de l'exploitation. Aucune aide financière n'est allouée pour les coûts d'exploitation (al. 2).

Art. 127l Critères de priorisation

Si les demandes d'encouragement déposées ou prévues dépassent les moyens disponibles, les demandes complètes soumises à l'OFEV dans les délais sont priorisées en se fondant sur les critères énoncés dans cette disposition :

- le montant de l'aide financière demandée rapporté au volume total de la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre ou à la production visée d'émissions négatives par tonne d'éq.-CO₂ pendant la durée de l'effet de la mesure. Pour éviter les effets d'aubaine, l'exploitant doit démontrer que les éventuels encouragements de la Confédération, des cantons et des communes ont été pris en compte lors du calcul de l'aide financière demandée. Le fait que l'investissement est pris en considération (retour sur investissement) contribue également à éviter les

effets d'aubaine. Le score le plus élevé est attribué lorsque le rapport des coûts est le plus bas, comparé aux autres demandes déposées (let. a) ;

- le volume de la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre ou de la production visée d'émissions négatives en tonnes d'éq.-CO₂. Le calcul de l'effet doit être effectué de manière conservatrice. Cette donnée est à la fois utilisée pour déterminer le rapport entre les coûts et l'effet (let. a) et évaluée séparément. Un effet important par rapport aux émissions de gaz à effet de serre de l'exploitant est pertinent aux fins de la décarbonation. Par conséquent, le score le plus élevé est attribué lorsque l'effet par rapport aux émissions de gaz à effet de serre sur le site est le plus important comparé aux autres demandes déposées (let. b) ;
- le risque de transfert des émissions de gaz à effet de serre vers l'étranger (fuite de carbone) compte tenu des coefficients utilisés dans le SEQE. Les mesures dans des procédés qui présentent un risque élevé clair obtiennent un score élevé (let. c) ;
- les conséquences sur la charge environnementale et l'économie circulaire en Suisse. Les mesures qui permettent une très forte réduction de la charge environnementale pendant tout le cycle de vie des installations et des produits concernés obtiennent le score le plus élevé (let. d). Les critères mentionnés aux let. c et d peuvent contribuer, au final, à réduire la dépendance aux importations et à accroître la sécurité d'approvisionnement.

Le calcul du volume de la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre ou de la production visée d'émissions négatives est un facteur essentiel pour l'encouragement, raison pour laquelle le calcul de l'effet doit être effectué de manière conservatrice. En cas de doutes, l'OFEV peut exiger une vérification aux frais de l'exploitant (art. 127j, al. 5). S'il apparaît dans le rapport d'évaluation visé à l'art. 127m, al. 4, que l'effet escompté n'a pas été effectivement atteint, la restitution proportionnelle de l'aide financière versée peut être exigée (art. 127o).

L'OFEV définit les modalités d'évaluation de la liste des priorités dans une communication. Les demandes ayant obtenu le plus grand nombre de points reçoivent une aide financière. Les demandes portant sur des mesures qui pourraient certes être encouragées, mais pour lesquelles les ressources financières sont insuffisantes, sont refusées. Elles peuvent être représentées l'année suivante, pour une nouvelle évaluation. Il n'est pas prévu d'établir une liste d'attente. L'OFEV statue par voie de décision sur l'octroi et le montant des aides financières.

Section 3 Rapport et versement des aides financières

Art. 127m Obligation de communiquer et rapport

Tout changement qui pourrait avoir des conséquences sur l'octroi de l'aide financière ou le montant de celle-ci doit être immédiatement communiqué à l'OFEV. Les changements concernant les personnes responsables sont également à signaler (al. 1).

Les comptes rendus sont transmis sous la forme d'un rapport remis à l'OFEV. C'est sur ce document que se fonde le versement de l'aide financière. On y présentera des informations sur l'état de mise en œuvre des mesures (al. 2, let. a). Un récapitulatif complet des coûts accompagné de copies des factures fera partie intégrante du rapport. Si ce récapitulatif des coûts a été vérifié par une société fiduciaire, on peut – d'entente avec l'OFEV – renoncer à présenter les copies des factures (let. b). Si des objectifs intermédiaires ont été définis, ils peuvent servir de référence pour des paiements partiels. Un rapport au sens de l'al. 2 doit également être remis pour qu'un versement partiel puisse être effectué.

Dans le cas des aides financières octroyées pour des mesures d'adaptation, l'OFEV prévoit que les rapports contiennent en outre des recommandations pour la reproduction de ces mesures par des tiers et montrent ainsi comment d'autres personnes peuvent elles aussi contribuer à faire progresser encore l'adaptation aux changements climatiques en Suisse. À l'aide du suivi de l'efficacité prévu, les rapports doivent en outre utiliser des indicateurs pour montrer comment les mesures mises en œuvre contribuent à réduire les risques liés aux changements climatiques, à éviter des dommages induits par ces changements et à améliorer la capacité d'adaptation. La preuve de l'efficacité doit être amenée dans le rapport de mise en œuvre. Ces éléments supplémentaires qui figureront dans les rapports doivent être mentionnés dans la décision relative à l'encouragement. Les rapports constituent la clé de voûte de la gestion

de l'instrument ainsi que de l'élaboration et de la diffusion des résultats. Ils servent à communiquer régulièrement et systématiquement l'avancement des projets et doivent être remis à l'OFEV. L'office peut sur cette base adapter l'ordre de priorité et les critères dans le cadre des appels d'offres et ainsi accroître l'efficacité et l'efficience de l'instrument d'encouragement.

L'OFEV approuve le rapport et peut demander des informations complémentaires si elles sont nécessaires au versement de l'aide financière ou à la clôture du projet (al. 3).

Les exploitants d'installations soumises au SEQE doivent en outre rédiger un rapport d'évaluation. Ce document sera remis à l'OFEV trois ans après la mise en œuvre de la mesure encouragée et renseigne sur l'efficacité à moyen terme de celle-ci. Le rapport d'évaluation présentera, pour les trois dernières années, les réductions d'émissions de gaz à effet de serre ou les émissions négatives obtenues – et donc l'efficacité de l'application de technologies d'émission négative (NET) – en tonnes d'éq.-CO₂ par an (al. 4, let. a). Les écarts éventuels par rapport à la mesure prévue initialement doivent être exposés en détail et justifiés, et les mesures correctives planifiées doivent être expliquées (let. b). Si le rapport d'évaluation montre que la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre ou la production visée d'émissions négatives en tonnes de CO₂ n'a pas été effectivement atteinte, la restitution proportionnelle de l'aide financière versée peut être exigée (cf. art. 127o).

L'OFEV peut exiger de faire vérifier le rapport d'évaluation par l'un des bureaux de vérification SEQE qu'il a mandatés, aux frais de l'exploitant. C'est par exemple le cas lorsque le volume de la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre ou de la production visée d'émissions négatives en tonnes d'éq.-CO₂ indiqué dans la demande est supérieur de plus de 20 % à l'effet réel (al. 5).

Art. 127n Versement des aides financières

L'aide financière est versée après approbation du rapport visé à l'art. 127m, al. 3. Si un rapport est incomplet, l'aide financière est retenue jusqu'à ce que le rapport corrigé ait été approuvé (al. 1).

Des versements peuvent être effectués avant que la mesure soit entièrement mise en œuvre. À cet effet, on définira, pour l'état de la mise en œuvre, les objectifs intermédiaires qui doivent être atteints en vue d'un versement. Un paiement partiel est possible dans la mesure dans laquelle des coûts ont déjà été supportés par le bénéficiaire de l'aide, mais le versement ne peut excéder 80 % du montant décidé. Si le requérant ne remplit pas ses engagements, ou seulement partiellement, en dépit d'une mise en demeure, l'aide financière n'est pas entièrement ou pas du tout versée, ou doit même être restituée, conformément aux art. 28 à 30 LSu (al. 2 et art. 127o).

Art. 127o Restitution

Le volume de la réduction visée des émissions de gaz à effet de serre ou de la production visée d'émissions négatives en tonnes d'éq.-CO₂ est un facteur essentiel pour la priorisation des demandes et, de ce fait, l'octroi des aides financières ; aussi doit-il être calculé de manière conservatrice. Le rapport d'évaluation visé à l'art. 127m, al. 4, permet de vérifier si l'effet calculé a été atteint dans les faits. Si tel n'est pas le cas et que l'effet a été surestimé de plus de 20 %, l'aide financière est restituée proportionnellement. Si toutefois l'exploitant démontre que l'effet moindre n'est pas imputable à une surestimation de l'effet de la mesure au moment du dépôt de la demande ou à une mise en œuvre incorrecte de la mesure, mais tient à des facteurs dont il n'est pas responsable (p. ex. une baisse de la production), aucune restitution n'est exigée. L'obligation d'apporter la preuve incombe à l'exploitant des installations.

Art. 127p Publication d'informations

Des informations sont notamment publiées sur les mesures encouragées si elles ne compromettent ni le secret de fabrication ni le secret d'affaires. Sont rendus publics les noms et les adresses des exploitants d'installations participant au SEQE, ainsi que les noms des responsables de projets de mesures d'adaptation (let. a). Outre le montant des aides financières accordées (let. b) et une description de la nature des mesures (let. c), les contenus pertinents tirés des demandes, des rapports et des rapports d'évaluation sont également publiés avec un niveau de détail approprié.

Chapitre 10 Encouragement et information

Section 1 Encouragement de la formation, de la formation continue et du travail d'information

Art. 128 Encouragement

Comme par le passé, l'OFEV encourage des mesures qui doivent permettre de mieux prendre en compte la protection du climat dans la formation et la formation continue des professionnels de divers corps de métier (al. 1). La mise en œuvre de la législation sur le CO₂ nécessite notamment des spécialistes capables de jouer le rôle de facilitateurs lors du développement, de l'application et de la diffusion de technologies, procédés et produits pauvres en émissions, mais elle requiert aussi des utilisateurs qui prennent des décisions d'investissement et de consommation. Dans le domaine de l'adaptation aux changements climatiques également, les professionnels des secteurs public et privé sont de plus en plus chargés de développer, planifier, coordonner et mettre en œuvre des mesures pour réduire les risques engendrés par l'évolution du climat et accroître la capacité d'adaptation des personnes, de la nature et de l'économie. Dans le domaine de la formation, l'accent des mesures de protection du climat est mis sur la formation et la formation continue des spécialistes et des cadres. Comme la frontière n'est pas nette entre la formation et le conseil au sens de l'art. 41 de la loi sur le CO₂, les mesures de formation et de formation continue peuvent aussi se concentrer sur l'amélioration du conseil octroyé aux communes, aux entreprises et aux consommateurs. À côté des mesures prises dans le domaine de la formation, les activités d'information du public peuvent aussi être soutenues. Elles sont importantes pour la mise en œuvre de la loi sur le CO₂ et fournissent une contribution significative à la réalisation des objectifs de protection du climat. Le public est informé, sensibilisé et motivé à se comporter de manière à préserver le climat.

La filière d'encouragement existante pour la formation permet de soutenir financièrement des projets de tiers. Sont concernés aussi bien des corporations et établissements de droit public (p. ex. cantons et hautes écoles) que des organisations privées (p. ex. associations, entreprises). Dans le domaine de la formation, l'OFEV accorde des aides financières pour la conception, la mise en place, la réalisation et l'évaluation d'offres appropriées. L'encouragement de projets de formation de tiers permet d'ancrer intégralement la protection du climat dans les concepts pédagogiques et offres de formation (al. 2, let. a).

Le domaine de la communication vient par ailleurs compléter la filière d'encouragement. L'OFEV octroie des aides financières pour la conception, la mise en place, la réalisation et l'évaluation de projets de communication en matière de protection du climat. Ces projets doivent transmettre des connaissances en la matière et mettre en évidence les options possibles pour adopter un comportement préservant le climat (al. 2, let. b).

Les projets susceptibles d'être encouragés montrent comment, grâce à des activités de formation et de communication, ils renforcent les mesures légales et apportent une contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou à l'accroissement des prestations de puits de carbone, à l'adaptation aux changements climatiques et à une réorientation des flux financiers favorable au climat. Il peut s'agir par exemple d'un CAS « Canicule en ville » proposé aux aménagistes ou de l'encouragement des compétences climatiques dans la formation des cadres du secteur de l'hôtellerie et de la restauration. En ce qui concerne la communication climatique, on peut soutenir entre autres des projets tels qu'une exposition itinérante sur le climat, un court métrage sur les scénarios climatiques ou des conseils dispensés aux communes sur l'objectif « zéro net » pour les émissions (al. 3, let. a).

Un projet axé sur l'efficacité est conçu de manière à engendrer un changement de comportement dans les groupes cibles. Les projets doivent pouvoir montrer les liens entre le travail effectué et les effets obtenus : quels types de prestations (cours, événements, campagnes, p. ex.) doivent être fournies avec quelles ressources (finances, personnel) pour parvenir à l'efficacité souhaitée dans le groupe cible (p. ex. renforcer les compétences climatiques des spécialistes et des cadres, favoriser un comportement préservant le climat dans la population). La demande soumise avec le projet doit décrire de manière compréhensible quels sont les effets visés (al. 3, let. b).

Susceptibles d'être diffusés, les projets encouragés peuvent être utilisés très largement (p. ex. extension du projet d'exposition itinérante « Clim-Expo » vers la Suisse alémanique dans une version linguistique appropriée ; al. 3, let. c).

Dans une directive, l'OFEV précisera encore les modalités de demande, ainsi que l'ordre de priorité au sens de l'art. 13 LSu. Il est prévu que les aides financières puissent être octroyées soit directement sur demande, soit par l'intermédiaire d'un appel d'offres décrivant des priorités d'encouragement thématiques. L'OFEV mettra à disposition des formulaires pour le dépôt des demandes. Ces dernières doivent au moins contenir des indications concernant les objectifs formulés, le financement (plan de financement incluant les autres encouragements), le déroulement du projet (calendrier) et les organisations impliquées. Les demandes d'aide financière déposées spontanément peuvent être soumises durant toute l'année, tant que le projet n'a pas encore débuté. Le requérant ne peut démarrer la mise en œuvre de la mesure que lorsque l'aide financière lui a été garantie (voir LSu).

Si un projet porte sur plusieurs politiques sectorielles, l'OFEV implique les autres services fédéraux concernés. Une gestion, une coordination et un pilotage ciblés sont indispensables pour garantir l'efficacité et l'uniformité des projets subventionnés. L'OFEV s'en assure en prévoyant une organisation appropriée. Une collaboration étroite entre l'OFEV et l'OFEN, en cas de besoin également avec d'autres services fédéraux et les cantons, revêt une grande importance dans ce contexte pour exploiter les synergies et viser des résultats uniformes. Si plusieurs offices fédéraux sont concernés par un projet, les intérêts des différentes politiques sectorielles seront harmonisés et les conflits d'objectifs seront exclus. La Confédération peut ainsi définir des exigences non contradictoires dans le cadre de l'octroi d'aides financières. Si une aide financière est allouée, la remise de rapports réguliers et systématiques sur l'avancement du projet fera partie intégrante du contrat correspondant. Les rapports constituent la clé de voûte de la gestion de l'instrument. L'OFEV peut sur cette base compléter la directive avec les modalités liées aux demandes ainsi que l'ordre de priorité et ainsi accroître l'efficacité et l'efficience de l'instrument d'encouragement.

Art. 128a Montant des aides financières

Les aides financières ne peuvent dépasser 40 % des coûts imputables. Leur montant est déterminé notamment en fonction de l'utilité et de l'effet de la mesure (al. 1). Sont réputés coûts imputables les coûts appropriés et directement nécessaires pour la mise en œuvre économique et adéquate des mesures. En font notamment partie les coûts des conférences ou des ateliers, les coûts de planification et d'exécution du projet, les coûts de personnel pour les travaux directement liés à la mise au point et à la réalisation du projet, ainsi que les coûts du matériel directement nécessaire à l'exécution du projet. Si les responsables d'un projet peuvent aussi prétendre à d'autres subventions fédérales, l'ensemble de l'aide financière de la Confédération ne peut pas dépasser 40 % des coûts imputables. Si un requérant reçoit des aides financières provenant de différentes sources publiques, une obligation de coordination s'applique. En vertu de l'art. 12, al. 2, LSu, la coordination de la procédure incombe en principe à l'autorité qui sera vraisemblablement appelée à allouer la somme la plus élevée. Dans de tels cas, l'OFEV peut prendre contact avec les autorités concernées. Ainsi, l'encouragement de la formation, de la formation continue et du travail d'information est étroitement coordonné avec l'OFEN, en tenant compte des champs d'activité concernés (al. 2).

Section 2 Information

Art. 129 Information par l'OFEV

Les informations et les conseils relatifs aux mesures de protection du climat sont indispensables pour se comporter de manière appropriée dans les diverses situations et pour atteindre les objectifs en matière de protection du climat. Les activités d'information de l'OFEV dans ce domaine concernent aussi bien la Suisse que la dimension planétaire.

L'OFEV informe, sensibilise et conseille de manière appropriée le public et les groupes cibles concernés sur les conséquences possibles des changements climatiques (let. a), de même que sur les mesures de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que d'adaptation aux chan-

gements climatiques en Suisse (let. b et c). Il est notamment possible de traiter de mesures d'adaptation qui revêtent une importance particulière pour la Suisse et pour sa population.

Il s'agit de proposer à cette dernière des fondements solides pour ses décisions et de lui montrer les options qui s'offrent à elle pour agir. Les informations de l'OFEV peuvent s'adresser à des groupes cibles spécifiques, notamment aux consommateurs.

Art. 129a Rapport sur les risques financiers liés au climat

L'art. 129a précise que la FINMA et la BNS doivent rédiger leurs rapports et les publier chaque année. À cette fin, ces deux institutions peuvent utiliser les canaux existants (p. ex. le monitoring des risques de la FINMA et le rapport de la BNS sur la stabilité financière) ou recourir si nécessaire à des rapports séparés. La FINMA et la BNS procèdent à l'examen des risques financiers liés au climat dans le cadre de leurs mandats légaux. Les risques climatiques ne constituent pas une nouvelle catégorie de risque indépendante : ce sont des facteurs de risque qui influencent les catégories de risque existantes. Les comptes rendus peuvent par ailleurs également renvoyer à des analyses externes telles que les tests de compatibilité climatique effectués régulièrement.

Dans ses rapports concernant les risques financiers auxquels les instituts qu'elle surveille sont exposés en raison du climat, la FINMA informe sous une forme agrégée de la situation générale de ces établissements du point de vue des risques physiques et des risques de transition, pour divers horizons temporels (al. 1). La FINMA peut y aborder des risques financiers liés spécifiquement au climat (risque de marché, risque de crédit, risque d'assurance, etc.) qui peuvent s'avérer particulièrement pertinents pour les instituts financiers surveillés. Dans l'ensemble, la FINMA s'appuie sur les enseignements qu'elle tire de ses activités de surveillance, en déterminant l'ampleur et la profondeur de celles-ci sur la base des risques encourus, conformément à son mandat. Elle rend également compte – sous forme agrégée et anonyme – de la manière dont les instituts gèrent les risques financiers pertinents engendrés par le climat. Si les rapports sont élaborés sur la base d'analyses de scénarios de la FINMA, il convient de divulguer dans la mesure du possible les scénarios, les méthodes, les horizons temporels et les hypothèses qui ont été employés.

Quant à la BNS, elle doit intégrer ses rapports liés au climat dans la structure juridique et dans les canaux légaux qui existent déjà autour d'elle. L'estimation par la BNS des risques financiers macroprudentiels induits par les changements climatiques s'appuie sur l'évaluation générale des risques (art. 5, al. 2, let. e, en rel. avec l'art. 6 de la loi du 3 octobre 2003 sur la Banque nationale⁸³). Dans ses rapports sur les risques financiers macroprudentiels liés au climat, la BNS informe chaque année le public, sous une forme agrégée, de la situation de risque générale des instituts financiers d'importance systémique et des infrastructures du marché financier d'importance systémique, en ce qui concerne les risques physiques et les risques de transition pour divers horizons temporels (al. 2). Si les rapports sont élaborés sur la base d'analyses de scénarios de la BNS, il convient de divulguer dans la mesure du possible les scénarios, les méthodes, les horizons temporels et les hypothèses qui ont été employés.

Tant la FINMA que la BNS rendent également compte chaque année des éventuelles mesures qu'elles ont prises à la suite de l'examen des risques (al. 3). En ce qui concerne la FINMA, il s'agit de présenter non pas les mesures prises pour les divers instituts surveillés, mais les mesures d'ordre général décidées par cette autorité fédérale pour tenir compte des risques potentiels (p. ex. lorsqu'elle définit des exigences spécifiques pour la surveillance). Pour ce qui est de la BNS, il convient de noter que celle-ci ne dispose d'aucun instrument de surveillance et que les éventuelles mesures concernées ne peuvent donc correspondre qu'à des initiatives prises spontanément pour analyser les risques climatiques.

Section 3 Encouragement de technologies de propulsion électrique

Art. 129b Bénéficiaires de contributions

L'al. 1 définit quelles entreprises peuvent bénéficier d'un encouragement. Les bénéficiaires potentiels de contributions d'encouragement des technologies de propulsion électrique (bus et bateaux électriques) sont des entreprises de transport qui disposent d'une concession pour le transport régulier et profes-

⁸³ RS 951.11

sionnel de personnes au sens de l'art. 6 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)⁸⁴ et qui fournissent ces prestations elles-mêmes dans leurs propres véhicules.

Aucune contribution n'est octroyée pour les lignes exploitées sur la base d'une autorisation au sens de l'art. 7 ou 8 LTV.

Les ETC peuvent transférer l'exploitation de certaines lignes ou de toutes les lignes à des tiers sur la base d'un contrat d'exploitation au sens de l'art. 19 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)⁸⁵. Si ces tiers chargés de l'exploitation peuvent maintenir les lignes concernées avec leurs propres véhicules, ils peuvent aussi recevoir des contributions.

L'OFT est responsable de l'exécution de cet instrument. C'est auprès de cet office que les demandes doivent être déposées (al. 2). L'OFT fixera la procédure correspondante dans une directive. Il est prévu d'exiger que les demandes d'encouragement financier soient déposées à l'OFT au plus tard au milieu de l'année précédant la livraison attendue. Ici également, l'art. 26 LSu devra être pris en compte : les véhicules ne peuvent être acquis que lorsque l'encouragement financier a été accordé définitivement ou garanti sur le principe, ou lorsque l'OFT a autorisé cette acquisition en tant qu'autorité compétente. Une solution transitoire, détaillée dans la directive, sera appliquée aux véhicules mis en service en 2025. Pour simplifier et uniformiser les demandes, l'OFT établira des modèles de formulaires et les mettra à disposition sur son site Internet.

Art. 129c Condition d'encouragement

Les contributions ne sont versées que pour des véhicules utilisés au moins à hauteur de 75 % pour des transports sous le régime de la concession, par opposition à ceux utilisés surtout pour des courses hors concession (p. ex. pour le transport scolaire, le remplacement de trains ou le trafic charter). Seuls peuvent profiter de l'encouragement les véhicules qui sont la propriété de l'ETC ou du tiers chargé de l'exploitation. Le leasing est accepté à condition que les véhicules soient portés au bilan du requérant. Aucun encouragement n'est donc octroyé pour des véhicules qui sont loués ou appartiennent à des filiales, des sociétés affiliées ou des maisons-mères. Cette restriction accroît la transparence et assure l'utilisation correcte des subventions.

Art. 129d Véhicules encouragés

Divers types de bus – trolleybus inclus – et de bateaux bénéficient de l'encouragement (al. 1). La condition en est toutefois qu'il s'agisse de véhicules à propulsion électrique et que ceux-ci ne remplacent pas des véhicules bénéficiant déjà de ce type de propulsion. Le simple remplacement à l'identique d'un trolleybus existant ne bénéficie pas de l'encouragement, car il n'y a pas alors de transition vers la propulsion électrique, à moins que le véhicule concerné soit aussi utilisé sur des lignes ou des tronçons qui sont actuellement encore exploités avec des bus diesel. Par ailleurs, aucune contribution n'est accordée pour le remplacement anticipé de véhicules qui ne sont pas encore entièrement amortis (al. 2).

Art. 129e Versement des moyens d'encouragement

L'OFT communiquera dans une directive les critères applicables pour l'attribution des fonds d'encouragement (ordre de priorité au sens de l'art. 13 LSu). Il est prévu que l'OFT, en se fondant sur l'art. 41a de la loi sur le CO₂, fixe chaque année le montant des surcoûts par type de véhicule pour les bus. Les autres contributions octroyées sont prises en compte dans le cadre de la fixation des forfaits. Pour les bateaux, l'examen est réalisé au cas par cas. L'OFT réunit toutes les demandes reçues avant le milieu de l'année précédente et répartit les fonds disponibles – jusqu'à un montant annuel maximal de 47 millions de francs – entre toutes les requêtes qui répondent aux critères. Si les demandes déposées excèdent les fonds disponibles, l'attribution est faite en fonction de la date de mise en service prévue. Les véhicules qui, du fait de cette manière de procéder, n'obtiennent pas de contribution bénéficient de l'encouragement l'année suivante.

⁸⁴ RS 745.1

⁸⁵ RS 745.11

Le versement des fonds, réglé à l'art. 129e, est effectué une fois qu'a été remise la preuve de la mise en service du véhicule. On garantit ainsi qu'on ne verse pas de contributions pour des véhicules dont l'acquisition est prévue mais n'est finalement jamais réalisée.

Art. 129f Vérification de l'utilisation des véhicules

Le montant de l'encouragement varie selon que les véhicules sont utilisés dans le transport régional de voyageurs (TRV) commandé conjointement par la Confédération et les cantons, ou dans le reste du trafic au bénéfice d'une concession. Les véhicules qui circulent principalement dans le trafic hors concession n'ont pas droit à l'encouragement. Afin de garantir que les véhicules sont vraiment employés comme l'indique leur demande d'encouragement, leur utilisation effective après cinq ans doit encore être attestée. Au besoin, le remboursement partiel ou total des fonds octroyés serait exigé, selon que le véhicule n'est plus principalement utilisé dans le TRV ou dans les transports sous le régime de la concession. Les modalités de la vérification sont précisées dans la directive.

Chapitre 11 Exécution

Art. 130, al. 1, 4^{bis}, 5, 7, 8 et 9

L'ajout des al. 4^{bis}, 8 et 9 à l'art. 130 définit les compétences pour divers instruments. En vertu de l'al. 4^{bis}, c'est l'OFEN qui se charge de gérer les contributions globales pour le Programme Bâtiments (voir art. 104). L'exécution de l'obligation de mélanger des carburants à faible taux d'émission, renouvelables et synthétiques renouvelables (art. 92a) et l'exécution de l'encouragement des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien (art. 127a à 127g) incombent à l'OFAC (al. 8). Pour l'encouragement des technologies de propulsion électrique (voir art. 129b à 129f), c'est l'OFT qui est compétent (al. 9).

L'adaptation rédactionnelle de l'alinéa 5 ne concerne que le texte italien.

L'al. 7 subit une adaptation purement rédactionnelle : l'abréviation OFAC est utilisée directement car l'office est déjà cité à l'art. 127a.

Art. 131, al. 4 et 5

Pour calculer la quantité totale de droits d'émission, on tient compte de tous les droits d'émission reportés. Par conséquent, l'al. 4 renvoie désormais également aux art. 48a, 48b et 48c.

L'al. 5 décrit les modalités d'imputation pour le secteur de l'utilisation des terres. Durant la deuxième période d'engagement du Protocole de Kyoto, un système d'imputation fondé sur les activités était prescrit pour le secteur de l'utilisation des terres. La Suisse s'était toutefois limitée aux activités du secteur des forêts et du bois, parce que la disponibilité des données était insuffisante pour les autres types d'utilisation. Seules étaient imputables les prestations de puits de carbone qui dépassaient une certaine valeur de référence pour les activités du secteur des forêts et du bois⁸⁶. Avec l'accord sur le climat, en revanche, on passe à une approche axée sur le territoire, qui renonce à recourir à des valeurs de référence pour l'imputation. La Suisse tiendra compte de tous les types d'utilisation des terres sur tout le territoire national, tels qu'on les retrouve dans l'inventaire des gaz à effet de serre pour le secteur « utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie » (LULUCF)⁸⁷. L'imputation ne se fera plus par rapport à une valeur de référence. Dans le contexte de l'objectif de zéro net d'ici à 2050, une imputation fondée sur une valeur de référence ne serait pas judicieuse, car cela induirait un écart systématique par rapport au zéro dans la comptabilité climatique.

Art. 132 Indemnité d'exécution

L'indemnité prévue couvre les frais qui incombent à l'administration fédérale en lien avec l'exécution de la loi sur le CO₂ et qui sont engendrés par les tâches d'exécution décrites dans le commentaire relatif à

⁸⁶ Prise en compte du secteur des forêts et du bois dans le cadre du Protocole de Kyoto. Fiche. OFEV, 7.4.2020. Disponible sous : www.bafu.admin.ch > Thèmes > Climat > Informations pour les spécialistes > Stratégie et objectifs de la politique climatique > Examen de la réalisation des objectifs > Examen de l'objectif 2020.

⁸⁷ Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse. Disponible sous : www.bafu.admin.ch > Thèmes > Climat > Données, indicateurs et cartes > Données > Inventaire des gaz à effet de serre.

l'art. 38 de ladite loi⁸⁸. En conséquence, une partie des recettes de la taxe sur le CO₂ est retenue dans le budget de la Confédération pour le financement des frais d'exécution. Jusqu'ici, l'indemnité d'exécution était définie en pourcentage des recettes courantes issues de la taxe sur le CO₂, comme c'est la pratique pour d'autres recettes fiscales à affectation obligatoire de la Confédération. L'ordonnance fixe nouvellement un montant maximal de 23,4 millions de francs par an pour les frais d'exécution couverts par la taxe sur le CO₂. Fin 2024, les dépenses d'exécution déterminantes s'élevaient à quelque 23,35 millions de francs (soit 2 % des recettes courantes de la taxe sur le CO₂ selon le budget 2025), ce montant ayant été calculé par l'OFEV au moyen d'un inventaire complet des dépenses d'exécution au sein de l'administration fédérale.

Une modification de la réglementation actuelle s'impose, car les recettes de la taxe sur le CO₂ diminuent continuellement en raison de l'effet incitatif. De plus, les recettes effectivement perçues varient considérablement d'une année à l'autre et il est difficile d'établir des prévisions. Afin néanmoins d'assurer une indemnisation aussi précise que possible pour les frais d'exécution incombant à l'administration fédérale, les dépenses nécessaires et effectivement budgétisées aux fins de l'exécution seront couvertes par la taxe sur le CO₂.

L'OFEV détermine les dépenses d'exécution déterminantes en vue de l'élaboration du budget concerné (p. ex. au printemps 2025 pour le budget 2026 avec PITF 2027–2029). Il faut notamment s'attendre à une évolution des frais d'exécution lorsque la loi ou l'ordonnance prévoient de nouvelles tâches d'exécution. Le montant déterminé est ensuite déduit des recettes courantes de la taxe sur le CO₂ dans le budget et le plan financier ainsi que dans le compte, ce qui permet de déterminer le produit net à affectation obligatoire déterminant. Si les dépenses d'exécution déterminées sont supérieures au montant maximal fixé dans l'ordonnance ou s'il s'avère que les dépenses d'exécution sont amenées à augmenter, par exemple, en raison d'une révision de la loi, le plafond devra être adapté dans le cadre d'une modification de l'ordonnance.

Art. 134, al. 1, let. b et f, et 2

L'al. 1, let. b, est complété, car le Département fédéral des affaires étrangères et le Secrétariat d'État à l'économie doivent être sollicités, en sus de l'OFEN, pour toutes les demandes concernant des projets à l'étranger. Les esquisses de projet, qui précèdent quasiment chaque demande, notamment à l'étranger, sont en outre explicitement mentionnées à des fins de clarté. L'al. 1, let. b, ch. 1, est aussi actualisé, parce que la délivrance d'attestations au sens des art. 12 et 12a était limitée à la fin 2021. Comme les exploitants d'installations peuvent désormais déposer leur rapport de suivi annuel au sens de l'art. 52 ou 72 par l'intermédiaire de l'outil de définition des objectifs et de suivi COS, l'al. 1, let. b, ch. 3, est mis à jour, alors que l'al. 1, let. f, est complété de telle sorte qu'il précise que l'OFEN transmet à l'OFEV les

⁸⁸ Il s'agit des frais liés aux aspects suivants :

- aux fins de l'exécution de la taxe sur le CO₂ : redistribution et remboursement, y c. engagement de réduction, échange de quotas d'émission et gestion du registre national des échanges de quotas d'émission ;
- aux fins de l'exécution de divers instruments d'encouragement : fonds de technologie, couverture des réseaux thermiques, Programme Bâtiments au niveau fédéral (y c. communication liée au programme), géothermie directe et indirecte, gaz renouvelables, chaleur solaire, décarbonation des installations SEQE, transport ferroviaire international de voyageurs à longue distance, technologies de propulsion électrique dans les transports publics ;
- aux fins de la mise en œuvre en Suisse des mécanismes de marché conformément à l'accord sur le climat et du développement de projets de compensation en Suisse et à l'étranger, y c. conclusion d'accords bilatéraux avec plusieurs États ;
- aux fins de la gestion du système des garanties d'origines et de la garantie de la qualité des combustibles et carburants renouvelables ;
- aux fins de l'exécution de l'obligation de mélanger des carburants d'aviation renouvelables ;
- aux fins de l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO₂ applicables aux véhicules neufs (voitures de tourisme, voitures de livraison, tracteurs à sellette légers et véhicules utilitaires lourds) ;
- aux fins de l'application des sanctions et des poursuites pénales en lien avec les instruments susmentionnés ;
- aux fins du respect de l'obligation internationale de faire rapport ;
- aux fins de la coordination et de l'exécution de l'encouragement des mesures d'adaptation et de la mise à disposition des données de base ;
- aux fins de l'exécution des activités en lien avec l'information, la formation et la formation continue ;
- aux fins de la préparation et du suivi des objets de politique climatique pour le Conseil fédéral et le Parlement.

Cf. Message du 16 septembre 2022 relatif à la révision de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024 (FF 2022 2651), p. 90 s., y c. ajustements faisant suite aux modifications apportées au projet du Conseil fédéral par le Parlement.

données nécessaires pour le contrôle du suivi, ainsi que les conventions d'objectifs servant de base aux engagements de réduction.

À l'al. 2, le terme « Direction générale des douanes » est remplacé par « OFDF ». La désignation « Direction générale des douanes » n'existe plus en tant que telle.

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

L'annexe 7 de l'ordonnance sur le CO₂ est abrogée (let. d). La note de bas de page figurant à la let. f est mise à jour de manière à renvoyer à la version actuelle du règlement (CE) n° 748/2009⁸⁹.

Section 2g Dispositions transitoires relatives à la modification du 29 septembre 2023

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

L'art. 146y est abrogé, car ses dispositions n'entrent plus dans aucun champ d'application.

Section 2h Dispositions transitoires relatives à la modification du xx yy 2025

Art. 146z Participation au SEQE au 1^{er} janvier 2025

Si, en raison de la modification de l'annexe 6, un exploitant d'installation est désormais soumis à l'obligation de participer au SEQE, il doit en informer l'OFEV jusqu'au 1^{er} juin 2025. La participation au SEQE intervient avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2025 (al. 1).

Les exploitants d'installations qui remplissent les conditions au sens de l'art. 41 ont jusqu'au 1^{er} juin 2025 pour demander à être exemptés de l'obligation de participer au SEQE. L'exemption intervient avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2025 (al. 2).

Les exploitants d'installations qui remplissent désormais les conditions définies à l'art. 42 en raison de la modification du 15 mars 2024 de la loi sur le CO₂ ont jusqu'au 1^{er} juin 2025 pour déposer auprès de l'OFEV une demande de participation volontaire au SEQE. La participation intervient avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2025 (al. 3).

Art. 146aa Contenu de l'engagement de réduction

Si l'objectif d'efficacité en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre ou l'objectif fondé sur des mesures reposent sur une convention d'objectifs conclue avant le 1^{er} janvier 2025, en dérogation à l'art. 66a, al. 4, la durée d'amortissement actuelle de quatre ans, au plus, et de huit ans, au plus, pour les mesures relatives aux infrastructures est prise en compte. La durée d'amortissement est calculée conformément à la directive correspondante de l'OFEN⁹⁰.

Art. 146ab Demande d'engagement de réduction en 2025

Les exploitants d'installations qui souhaitent s'engager à réduire leurs émissions et être exemptés de la taxe sur le CO₂ à partir du 1^{er} janvier 2025 doivent remettre leur demande au sens de l'art. 69 jusqu'au 1^{er} septembre 2025 par l'intermédiaire du système d'information et de documentation CORE géré par l'OFEV. Ils indiquent dans leur demande leurs émissions de gaz à effet de serre pour les années 2022 et 2023.

Art. 146ac Remboursement provisoire de la taxe sur le CO₂ en 2025

L'OFDF peut rembourser provisoirement la taxe sur le CO₂ aux exploitants d'installations qui avaient pris un engagement de réduction ou participaient au SEQE jusqu'au 31 décembre 2024 et qui ont déposé

⁸⁹ Règlement (CE) n° 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE à compter du 1^{er} janvier 2006 et précisant l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs, JO L 219 du 22.8.2009, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2024/1030, JO L 2024/1030 du 5.4.2024.

⁹⁰ → Conventions d'objectifs conclues avec la Confédération et visant l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂, Directive État au 1^{er} juin 2022, Annexe 4 : Mesures spéciales. Peut être consulté sous : www.zv-energie.admin.ch > Aides.

dans les délais auprès de l'OFEV une demande d'engagement de réduction de leurs émissions à partir de 2025 (al. 1). Si aucun engagement de réduction n'est convenu jusqu'à la fin 2026, l'OFEV en fait part à l'OFDF, qui demande la restitution des remboursements déjà effectués, intérêts compris (al. 2).

Art. 146ad Délai de remise de la demande de remboursement

Les délais selon l'ancien droit continuent de s'appliquer aux demandes qui ont été déposées jusqu'au 30 juin 2026 pour le remboursement de la taxe sur le CO₂ aux exploitants d'installations exemptés, de même que pour l'utilisation à des fins non énergétiques.

Art. 146ae Redistribution à la population et aux milieux économiques

En vertu de l'art. 36, al. 4, de la loi sur le CO₂, les exploitants ayant pris un engagement de réduction sont exclus de la redistribution. Pour des questions techniques liées à l'exécution, cette exclusion ne peut toutefois pas être mise en œuvre en 2025, car au moment où les entreprises exclues devraient être annoncées aux caisses de compensation, on ignore encore quelles entreprises sont concernées. Il faut donc repousser en 2026 la redistribution aux milieux économiques. Par conséquent, la redistribution de la part des milieux économiques pour l'année 2025, y compris la compensation de la différence entre les produits estimé et effectif pour 2023, a lieu en 2026 sur la base du salaire déterminant versé aux employés en 2024 (al. 1).

Selon la législation en vigueur jusqu'à fin 2024, les moyens qui n'étaient pas épuisés par le Programme Bâtiments étaient ajoutés la même année à la redistribution aux milieux économiques et la compensation entre les redistributions à la population et aux milieux économiques avait lieu deux ans plus tard. Dorénavant, les fonds dont on n'a durablement pas besoin dans le cadre des affectations obligatoires sont répartis tous les cinq ans (art. 36, al. 1, let. d, de la loi sur le CO₂) et aucune compensation n'est plus nécessaire. La dernière compensation de la redistribution des fonds non épuisés à la population a ainsi lieu en 2026, deux ans après le dernier versement en 2024 (al. 2 et 3).

Art. 146af Coefficient angulaire des droites de la valeur cible et véhicules mesurés selon la procédure ad hoc pour les véhicules lourds

Pour le coefficient angulaire des droites de la valeur cible (paramètre « a » dans les formules indiquées à l'annexe 4a, ch. 1.1 et 1.2), les valeurs selon l'ancien droit s'appliquent aux petits importateurs de voitures de tourisme, de voitures de livraison et de tracteurs à sellette légers jusqu'au 30 avril 2025 (al. 1).

Le nouvel assujettissement des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers d'un poids à vide supérieur à 2,585 t (art. 17b, al. 2, et 17c, al. 2) à la procédure de mesure en vigueur pour les véhicules lourds entrera en vigueur le 1^{er} mai 2025.

Art. 146ag Demandes d'aides financières pour les mesures d'adaptation ainsi que pour les mesures visant à décarboner les installations soumises au SEQE

Des demandes d'aides financières en vertu des art. 127h, al. 4, et 127j, al. 4, pourront aussi être déposées en 2025. La date limite est fixée au 31 août 2025 pour les mesures visant à éviter les dommages (al. 1) et au 31 juillet 2025 pour les mesures visant à décarboner les installations soumises au SEQE (al. 2). L'OFEV met à disposition un formulaire au cas où le système CORE ne serait pas encore disponible.

Annexes

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

Pour des raisons environnementales, l'utilisation du charbon végétal à l'étranger est désormais exclue, à l'exception d'un usage dans les matériaux de construction lorsque les conditions ci-après sont réunies (let. m). Les procédés de fabrication et les propriétés du charbon végétal employé doivent être attestés

et garantis (p. ex. par un certificat WBC⁹¹). Lors de l'élimination des matériaux de construction, aucune substance nuisible ne doit parvenir dans les écosystèmes. L'État partenaire doit disposer de directives correspondantes.

En cas de projets ou de programmes réalisés à l'étranger, le requérant doit veiller à garantir, dans le cadre de la conception du projet, que les groupes d'intérêts concernés par sa mise en œuvre seront consultés (ch. 3) pour pouvoir enregistrer son projet en Suisse. Il est également nécessaire de mettre en place un dispositif qui permette de réagir facilement à la mise en œuvre du projet aussi longtemps qu'il a lieu. Cette démarche participative n'est remplacée par aucune prescription de l'État partenaire qui doit obligatoirement être respectée et figurer dans les informations fournies à l'organisme de validation. Le requérant choisit en fonction du contexte la forme de la consultation à mener avant la validation et le type de dispositif permettant de donner des retours d'information sur la mise en œuvre du projet, si l'État partenaire n'a pas déjà édicté des prescriptions en la matière. Les exigences des États partenaires concernant de telles consultations sont en principe acceptées par la Suisse. Le dispositif mis en place doit permettre aux groupes d'intérêts concernés de prendre contact avec le requérant ou avec l'acteur en charge de la mise en œuvre du projet sur place, afin de lui faire part d'éventuelles réserves concernant la mise en œuvre du projet pendant toute la durée de celui-ci. L'identification des groupes d'intérêts pertinents est spécifique à chaque projet et incombe aux concepteurs de projets. Dans le cas de projets de fours de cuisson efficaces, par exemple, les utilisatrices de ces fours, les groupes de femmes et l'industrie locale sont des groupes d'intérêts importants. Pour un projet de bus électrique, en revanche, les usagers des transports publics, les riverains éventuels et les entreprises locales sont des groupes d'intérêts potentiels. La consultation et la participation adéquates des groupes d'intérêts concernés sont des pratiques courantes dans le contexte des mécanismes de certification liés à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et des standards de certification indépendants. Les démarches participatives permettent au requérant de mieux comprendre les besoins et les réserves de tous les groupes d'intérêts concernés, ce qui contribue à améliorer la qualité et l'acceptation du projet.

Les résultats de cette consultation doivent être résumés dans la description du projet (art. 6, al. 2, let. n, ch. 3).

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

La let. b est précisée. Les technologies doivent présenter un état de développement avancé : il faut prouver que la faisabilité technique, au moins, est attestée et que la technologie est utilisable dans la pratique. Pour ce faire, la technologie doit actuellement faire l'objet de discussions dans les milieux spécialisés (scientifiques) et son application doit être acceptée, ou la technologie doit déjà avoir été mise en œuvre avec succès dans des conditions géographiques et un cadre comparables.

La mise en service du système des garanties d'origine doit permettre d'attester l'utilisation de combustibles et carburants renouvelables (let. c). Cette modification formelle veille à ce qu'il n'y ait pas de doubles comptabilisations entre les différents instruments de la politique climatique et à ce que les critères écologiques visés à l'art. 35d LPE soient satisfaits. Ces critères sont définis dans l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC). Ils sont désormais déterminants pour l'utilisation de combustibles et carburants renouvelables dans le cadre de projets de compensation et remplacent les critères écologiques et sociaux des carburants renouvelables mentionnés à l'art. 12b de la loi sur l'imposition des huiles minérales. Étant donné qu'il s'agit uniquement d'une modification formelle, tous les projets de compensation enregistrés doivent la mettre en œuvre dès l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Dorénavant, le recours à l'hydrogène n'est plus exclu par principe. Il est admis dans le cadre de l'utilisation de combustibles et carburants renouvelables, conformément aux limites fixées à la let. c. La let. e est par conséquent abrogée.

Désormais, l'électrification de la chaleur industrielle peut faire l'objet d'attestations même en excluant les pompes à chaleur, à condition que l'électricité utilisée provienne de sources renouvelables (let. f). L'at-

⁹¹ Directives et documents EBC et WBC (en anglais uniquement). European Biochar Certification. Disponible sous : www.european-biochar.org > Biochar Guidelines > EBC and WBC guidelines and documents.

testation peut découler d'un contrat d'achat portant sur de l'électricité renouvelable et de l'annulation de garanties d'origine ou de la production d'électricité renouvelable dans le cadre du projet.

La let g demeure inchangée. Par sous-utilisation, on entend la non-exploitation des forêts sensibles au climat au sens de l'adaptation aux changements climatiques.

Par ailleurs, les projets ou programmes ayant recours à du charbon végétal sont admis uniquement s'ils peuvent attester d'une autorisation de l'Office fédéral de l'agriculture et respectent le taux d'épandage maximal autorisé (let. h, ch. 1). Les conditions d'autorisation du charbon végétal sont exposées dans les catégories de matières constitutives (CMC), à l'annexe 2 de l'ordonnance du 1^{er} novembre 2023 sur les engrais⁹². Le charbon végétal peut être utilisé comme CMC 14 « Matières issues de la pyrolyse et de la gazéification ». Les prescriptions relatives aux polluants et à l'épandage maximal sont définies à l'annexe 2.6 de l'ordonnance du 18 mai 2005 sur la réduction des risques liés aux produits chimiques⁹³. En outre, le charbon végétal peut continuer d'être utilisé comme matériau de construction dans un projet de compensation. Les procédés de fabrication et les propriétés du charbon végétal utilisé doivent toutefois respecter les dispositions de la LPE à titre préventif (let. h, ch. 2). La qualité du charbon végétal doit être attestée et garantie (p. ex. par un certificat EBC). Lorsque le bois est utilisé comme matière première, il faut veiller, au sens de la stratégie climatique, à une exploitation durable du bois et à ce que la production de charbon végétal ne soit pas en concurrence avec des utilisations plus nobles.

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 de l'ordonnance sur le CO₂ définit une méthode obligatoire pour calculer la réduction d'émissions en cas de nouveau consommateur de chaleur. À l'aide d'un facteur d'émission forfaitaire, cette méthode prescrit l'évolution de référence de l'intensité en CO₂ spécifique à la chaleur fournie (ch. 3.4). Ce facteur forfaitaire ($FE_{RC,y,z}$) a été abaissé, car la part de l'approvisionnement en chaleur d'origine renouvelable augmente dans le scénario de référence en raison du progrès technologique et des différents instruments de la législation sur le climat au niveau fédéral, cantonal et communal.

Aux ch. 3.4, 3.5 et 4.7, la définition du paramètre $EP_{SEQE,y}$ précise que celui-ci équivaut à la valeur des droits d'émission attribués pour la quantité de chaleur fournie au cours de cette année.

Annexe 4a Calcul de la valeur cible spécifique

Comme auparavant, le calcul de la valeur cible spécifique est exposé en détail à l'annexe 4a pour tous les types de véhicules. Celle-ci est entièrement révisée en raison de l'ajout du ch. 3 concernant les véhicules lourds, de la nouvelle systématique et de la modification partielle des paramètres du ch. 1.

Au ch. 1.3 de l'annexe 4a, la valeur cible (z) et le coefficient angulaire (a) sont mis à jour conformément à la version révisée de la loi sur le CO₂ et à la modification de la réglementation de l'UE⁹⁴. En raison du coefficient angulaire négatif des droites de la valeur cible, les voitures de tourisme lourdes ou leurs parcs présentent une valeur cible plus faible, c'est-à-dire plus exigeante. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, le coefficient angulaire des droites de la valeur cible (a) défini dans le droit en vigueur (art. 146a^f) s'applique aux petits importateurs de voitures de tourisme, de voitures de livraison et de tracteurs à sellette légers qui doivent s'acquitter d'une éventuelle sanction avant la mise en circulation du véhicule (art. 35, al. 1^{bis}). À partir de 2025, les droites de la valeur cible pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers qui figurent au ch. 1 seront divisées en deux parties, conformément à la réglementation de l'UE : le coefficient angulaire plus strict fixé dans les données de base 2021 de l'UE s'appliquera aux véhicules ou parcs plus lourds que la moyenne, tandis qu'il sera progressive-

⁹² RS 916.171

⁹³ RS 814.81

⁹⁴ 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) 443/2009 et (UE) 510/2011 (refonte), JO L 111 du 25.4.2019, p. 13, et décision d'exécution (UE) 2023/1623 de la Commission du 3 août 2023 indiquant les valeurs relatives aux performances des constructeurs et des groupements de constructeurs de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs pour l'année civile 2021 et les valeurs à utiliser pour le calcul des objectifs d'émissions spécifiques à partir de 2025, conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et rectifiant la décision d'exécution (UE) 2022/2087, version du JO L 200 du 10.8.2023, p. 5.

ment réduit en 2025 et en 2030 pour les véhicules plus légers que la moyenne, comme la valeur cible des voitures de tourisme⁹⁵. Les parcs ou véhicules très légers ou très lourds bénéficieront ainsi d'une valeur cible un peu plus avantageuse qu'avec un coefficient angulaire moyen. Lors de l'exécution, on utilisera pour des véhicules concrets le poids défini à l'art. 7, al. 1, OETV.

Le ch. 3 présente la formule de calcul de la valeur cible des véhicules lourds. Conformément aux dispositions en vigueur dans l'UE, cette valeur cible est déterminée en s'appuyant sur les sous-groupes. Les valeurs initiales pour calculer la valeur cible en grammes de CO₂ par tonne-kilomètre sont définies par branche et par sous-groupe (ch. 3.2)⁹⁶. La valeur cible des parcs de véhicules neufs est calculée sur cette base en tant que chiffre individuel pour chaque importateur, en tenant compte de la part des sous-groupes dans le parc de véhicules neufs de ce dernier pour l'année concernée et des facteurs de pondération fixes pour le kilométrage et la charge utile qui figurent dans le règlement (UE) 2019/1242.

Annexe 4b Réduction des émissions de CO₂ obtenue par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables

La nouvelle annexe 4b présente à l'aide de formules le calcul de la réduction des émissions de CO₂ obtenue grâce à l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables (art. 11a de la loi sur le CO₂ et art. 26b de l'ordonnance sur le CO₂) aux fins de l'imputation à un parc de véhicules neufs.

Annexe 4c Calcul des émissions de CO₂

À l'aide de formules, la nouvelle annexe 4c indique le calcul des émissions de CO₂ déterminantes pour tous les types de véhicules, en application des art. 25 ss de l'ordonnance sur le CO₂.

Le calcul des émissions de CO₂ déterminantes des véhicules lourds intégrant le facteur de pondération des sous-groupes respectifs (MPWsg), cette annexe comprend également une formule de calcul de ces émissions pour les différents véhicules.

Annexe 6 Exploitants d'installations tenus de participer au SEQE

Plusieurs activités impliquant une participation obligatoire au SEQE sont mises à jour. De plus, l'annexe 6 est étendue au captage de CO₂, au transport de CO₂ à l'aide d'installations stationnaires et au stockage géologique de CO₂ dans le sous-sol (ch. 27, 28 et 29), à condition que le CO₂ provienne d'installations soumises au SEQE. Ces modifications sont réalisées simultanément dans les règles du SEQE de l'UE, qui est relié à celui de la Suisse.

Annexe 7 Activités donnant droit de participer au SEQE ou d'être exempté de la taxe en prenant un engagement de réduction

L'annexe est abrogée. Les exigences relatives à un engagement de réduction figurent désormais à l'art. 66.

Annexe 8 Calcul de la quantité maximale de droits d'émission disponibles pour les exploitants d'installations participant au SEQE et calcul de la quantité en circulation

Visée au ch. 1, la quantité maximale de droits d'émission disponibles pour les exploitants d'installations participant au SEQE n'est plus réduite de 2,2 % par an, mais de 4,3 % pour les années 2025 à 2027 et de 4,4 % pour les années 2028 à 2030. Étant donné que l'UE diminue de 4,3 % la quantité de droits d'émission disponibles dans son SEQE dès 2024, une réduction supplémentaire de 2,1 % est réalisée pour l'année 2025. Cette réduction est illustrée par les facteurs 0,717 (pour les années 2025 à 2027) et 0,588 (pour les années 2028 à 2030), en plus de la réduction précédente des quantités disponibles depuis la mise en place du SEQE en Suisse en 2013. Les modifications sont exécutées en coordination avec les règles du SEQE de l'UE afin de conserver le lien entre les deux systèmes.

⁹⁵ Cf. note de bas de page 94.

⁹⁶ Cf art. 1 et l'annexe I, ch. 3, du règlement (UE) 2019/1242 ainsi que de la décision d'exécution (UE) 2021/781 de la Commission, voir les notes de bas de page 20 et 21.

Annexe 12 Utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur

Il n'y a aucun changement sur le principe de fonctionnement des instruments de soutien pour l'utilisation directe de la géothermie au titre de la production de chaleur. Seuls des changements mineurs, principalement de formulation linguistique, ont été effectués à l'annexe 12.

Annexe 12a Utilisation indirecte des ressources hydrothermales pour la production de chaleur

L'annexe 12a règle les contributions pour la mise en valeur dans le cas de l'utilisation indirecte de la géothermie pour la production de chaleur sur le même principe que pour celles disponibles dans le cas d'une utilisation directe. Les spécificités relatives à une utilisation indirecte ont été introduites dans cette annexe, notamment au niveau de l'éligibilité des coûts.

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 est complétée. 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'en 2030.

Au ch. 1.2.3, le calcul de la quantité maximale de droits d'émission disponibles pour les aéronefs (plafond pour les aéronefs ou, ci-après, *cap*) en 2026 et en 2027 (*cap*₂₀₂₆ et *cap*₂₀₂₇) est complété. Il reste inchangé pour les années 2024 et 2025, y compris le facteur de réduction linéaire applicable de 4,3 % (par rapport au *cap* 2020).

Le ch. 1.2.4 indique comment le *cap* doit être calculé à partir de 2028 et jusqu'en 2030. Conformément aux règles du SEQE de l'UE, un facteur de réduction linéaire de 4,4 % est appliqué au calcul dès 2028. Le *cap* résulte de la limite supérieure des émissions pour 2027 et du facteur de réduction annuelle de 4,4 % par rapport au *cap* 2020.

L'art. 19a, al. 4, de la loi sur le CO₂ énonce que les droits d'émission pour aéronefs ne seront plus attribués gratuitement à partir de 2026. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions pour l'utilisation de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission. Ces droits d'émission SAF (*sustainable aviation fuels*) ne seront pas introduits en 2025, car la mise en œuvre nécessite encore quelques préparatifs. Une application de cet instrument dès 2026 est à l'étude.

Annexe 16 Exigences relatives au plan de suivi

L'annexe 16, ch. 2, fixe les exigences relatives au plan de suivi remis par les exploitants d'aéronefs. Conformément aux règles du SEQE de l'UE, ceux-ci doivent informer dès 2025 sur les autres effets climatiques dans le cadre de leurs obligations de rendre compte (art. 20, al. 2, de la loi sur le CO₂). Cette obligation s'applique à tous les vols soumis au SEQE. Le plan de suivi doit désormais indiquer comment ces autres effets climatiques sont déterminés pour illustrer l'impact global sur le climat. Leur méthode de calcul s'appuie sur les règles du SEQE de l'UE. La numérotation du ch. 2.1 en vigueur est donc modifiée.

Dans le trafic aérien, les émissions de CO₂ ne sont pas les seules à avoir un impact sur le climat. Parmi les autres effets climatiques, on peut citer la libération d'oxydes d'azote (NO_x), de particules de suie et de composés soufrés oxydés ainsi que les conséquences de la vapeur d'eau, y compris la formation des traînées de condensation. Le ch. 2.1, let. b, et le ch. 2.2, let. g, sont complétés pour garantir que ces autres effets climatiques sont pris en compte. La méthodologie repose sur les dispositions de l'UE.

Eu égard à l'instauration d'une obligation de mélanger des carburants renouvelables et à faible taux d'émission (art. 28f de la loi sur le CO₂), on peut supposer que les vols relevant du champ d'application du SEQE utiliseront eux aussi de plus en plus ces carburants. Le plan de suivi doit veiller à ce que la quantité de carburants renouvelables et à faible taux d'émission puisse être déterminée le plus précisément possible pour les vols assujettis au SEQE. La let. f est donc ajoutée au ch. 2.2. Dans son plan de suivi, un exploitant d'aéronefs doit indiquer comment il calcule la part de ces carburants lorsqu'il les utilise, et notamment en cas de mélanges. À cette fin, il convient en règle générale de se baser sur des documents comptables.

On parle de mélange lorsqu'un carburant d'aviation comprend aussi bien un carburant renouvelable ou à faible taux d'émission qu'un carburant fossile. En cas de mélange, les exploitants d'aéronefs peuvent présenter la part renouvelable ou à faible taux d'émission comme étant intégralement d'origine fossile ou la calculer à l'aide de la méthode choisie.

Le ch. 3 réglemente le calcul des émissions de CO₂ des vols concernés. En vertu du SEQE, les carburants renouvelables peuvent être pris en compte avec un facteur d'émission de 0 tonne de CO₂ par tonne de carburant d'aviation s'ils remplissent certaines exigences. Le SEQE considère comme des carburants renouvelables ceux qui sont produits à partir de biomasse (comme auparavant) ou (désormais) à l'aide d'autres sources d'énergie renouvelables. D'autres carburants pourront être mentionnés au ch. 3.3 à l'avenir s'ils sont pris en compte avec un facteur d'émission égal à zéro dans le SEQE de l'UE.

Aux fins d'harmonisation, l'expression « carburants produits à partir de biomasse » au ch. 3.3, let. a, est remplacée par « carburants renouvelables produits à partir de biomasse ». Comme auparavant, la part biogène renouvelable peut être évaluée avec un facteur d'émission de 0 tonne de CO₂ lorsque le carburant répond aux critères de durabilité visés à l'art. 29 de la directive (UE) 2018/2001 révisée⁹⁷.

Le ch. 3.3, let. b, précise que le facteur d'émission des carburants synthétiques renouvelables est égal à zéro. Ceux-ci doivent remplir les exigences visées à l'art. 29a de la directive (UE) 2018/2001 révisée.

L'ajout du ch. 3.4 vise à garantir que les carburants ayant un facteur d'émission égal à zéro sont correctement pris en compte dans le calcul du facteur d'émission d'un mélange de carburants.

Annexe 17 Exigences relatives au rapport de suivi

Au ch. 1.1, les let. g et h indiquent que les fractions de la biomasse dans les agents énergétiques et les matériaux mis en œuvre dans des procédés doivent être démontrées. La règle énoncée à la let. g vise à s'assurer que celles-ci ne sont comptabilisées qu'une seule fois. Il faut ainsi qu'elles soient effectivement imputées et que les garanties d'origine correspondantes soient attribuées à l'exploitant d'installations participant au SEQE dans le système des garanties d'origine (voir commentaires du chap. 7a). À titre complémentaire, la let. h reprend la pratique en vigueur pour les substances qui ne figurent pas dans le système des garanties d'origine, à savoir qu'un facteur d'émission égal à zéro peut être appliqué lors du calcul de l'obligation de remettre des droits d'émission prévue à l'art. 55, al. 1, de l'ordonnance sur le CO₂ uniquement si le carbone des émissions de CO₂ occasionnées provient manifestement d'un circuit naturel.

Le ch. 2.1, let. f, précise également que le rapport de suivi doit indiquer tous les types de carburant et les consommations correspondantes, y compris lorsqu'aucune émission de CO₂ ne doit être présentée pour des carburants renouvelables.

En outre, la let. j est ajoutée au ch. 2.1, car les exploitants d'aéronefs doivent mentionner dès 2025 dans le rapport de suivi annuel l'impact climatique des autres émissions ayant une incidence sur le climat, en plus du CO₂. L'incidence climatique est en l'occurrence déterminée conformément à l'art. 56a du règlement d'exécution (UE) 2018/2066⁹⁸. Pour ce faire, l'exploitant d'aéronefs ou une autre organisation dûment habilitée (p. ex. Eurocontrol) doit au moins enregistrer les données tridimensionnelles de la trajectoire de vol de chaque aéronef ainsi que l'humidité et la température ambiantes. Les éq.-CO₂ par vol ou, le cas échéant, une plage d'éq.-CO₂ par vol sont ensuite calculés à partir de ces données à l'aide d'un modèle répondant aux règles du SEQE de l'UE, puis répertoriés dans le rapport de suivi annuel pour chaque paire d'aérodromes. La charge supplémentaire pour les exploitants d'aéronefs sera aussi faible que possible.

⁹⁷ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (refonte), JO L 328 du 21.12.2018, p. 82 ; modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2024/1711, JO L, 2024/1711, 26.6.2024.

⁹⁸ Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission, JO L 334 du 31.12.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2024/2493, JO L, 2024/2493, 27.9.2024.

La note de bas de page figurant au ch. 2.2 est mise à jour pour renvoyer vers la version en vigueur du règlement d'exécution (UE) 2018/2066⁹⁹.

Le ch. 2.3 rassemble les dispositions particulières pour l'utilisation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro. Les dispositions en vigueur sont précisées et complétées pour garantir que les quantités de carburants correspondants sont indiquées aussi précisément que possible dans les rapports. De même, les ajouts ci-après tiennent compte du nouveau système des garanties d'origine, qui entrera en service le 1^{er} janvier 2025.

L'exploitant d'aéronefs détermine aussi précisément que possible la quantité de carburants ayant un facteur d'émission égal à zéro en appliquant la méthode choisie dans le plan de suivi (annexe 16, ch. 2.2, let. f). Lorsque du carburant est livré à l'aéronef dans des lots physiquement identifiables pour un vol précis, la quantité de carburants renouvelables peut être calculée, par exemple, en se fondant sur un bilan massique des carburants achetés. Lorsque plusieurs vols sont réalisés consécutivement sans nécessiter un nouvel avitaillement, l'exploitant d'aéronefs doit ventiler la quantité de carburants d'aviation renouvelables et l'affecter à ces vols en fonction des émissions calculées à l'aide du facteur d'émission visé à l'annexe 16, ch. 3.2. Si les carburants ne peuvent pas être attribués physiquement à un vol donné, la part renouvelable peut être déterminée sur la base des factures d'achat de carburant (ch. 2.3.1).

Le ch. 2.3.3 énonce que les carburants renouvelables et leurs facteurs d'émission visés à l'annexe 16, ch. 3.2, doivent être pris en compte pour évaluer les seuils concernant la participation au SEQE, la qualité de petit émetteur et l'exemption de l'obligation de vérification.

Les ch. 2.3.2 et 2.3.4, let. a et b, visent à ce que les quantités déclarées de carburants ayant un facteur d'émission nul soient correctement affectées aux vols assujettis au SEQE, même en l'absence d'avitaillement physique avec le carburant renouvelable. En l'espèce, l'aérodrome suisse où le carburant est livré physiquement importe peu. Les exploitants d'aéronefs doivent affecter les quantités acquises de carburants renouvelables aux différents vols assujettis au SEQE suisse, en respectant le principe de proportionnalité et les règles du SEQE de l'UE. Pour ce faire, les carburants renouvelables sont attribués aux vols assujettis au SEQE proportionnellement à la part des émissions SEQE dans les émissions totales de l'exploitant au départ de la Suisse (ch. 2.3.2).

Concernant les mélanges de carburants utilisés pour l'avitaillement, les normes internationales fixent la part renouvelable admise. Par exemple, lorsque la limite supérieure est de 50 % pour un mélange avec un carburant renouvelable précis, la part déclarée par l'exploitant d'aéronefs pour une paire d'aérodromes ne peut pas excéder cette valeur (ch. 2.3.4, let. a).

Selon le ch. 2.3.4, let. b, les exploitants d'aéronefs qui font valoir des carburants d'aviation avec un facteur d'émission égal à zéro doivent veiller à ce que les parts de carburants renouvelables soient indiquées sur les factures et que la quantité correspondante de garanties d'origine ait été attribuée au SEQE dans le système des garanties d'origine (en général, par le fournisseur des carburants d'aviation). Une imputation de carburants renouvelables attribuée au SEQE ne doit pas figurer dans un rapport précédent ni être déjà déclarée par une autre entité ou dans un autre système de réduction des émissions de gaz à effet de serre tel que CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*).

Annexe 18 Vérification des rapports de suivi remis par les exploitants d'aéronefs et exigences à satisfaire par l'organisme de vérification

La deuxième note de bas de page figurant au ch. 4.1, let. b, est mise à jour pour renvoyer vers la version en vigueur du règlement d'exécution (UE) 2018/2067, qui est en cours d'actualisation dans le cadre de la révision de la directive 2003/87/CE de l'UE (voir la note de bas de page à l'art. 52, al. 5).

⁹⁹ Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission, JO L 334 du 31.12.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2024/2493, JO L, 2024/2493, 27.9.2024.

Annexe 19 Stockage et piégeage chimique du CO₂

Comme jusqu'à présent, la permanence du stockage géologique ou du piégeage chimique du carbone doit être garantie (ch. 1.1).

La permanence du stockage du carbone doit être vérifiée chaque année. Il faut déclarer les fuites liées au stockage dans le suivi de l'année au cours de laquelle elles se sont produites et dans l'instrument où le stockage est pris en considération (p. ex. instrument de compensation, SEQE), ainsi que les émissions de CO₂ correspondantes (ch. 1.2). Cette règle vaut également pour les fuites pendant le transport du CO₂ capté (ch. 1.3).

Le stockage géologique du carbone dans le sous-sol doit être réalisé sur un site en Suisse qui est agréé par les autorités compétentes et inscrit au registre foncier ou sur un site à l'étranger qui est agréé conformément à la directive 2009/31/CE¹⁰⁰ (ch. 1.4).

¹⁰⁰ Directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 sur le stockage géologique du dioxyde de carbone et modifiant la directive 85/337/CEE du Conseil, les directives 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE et 2008/1/CE et le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil, JO L 140 du 5.6.2009, p. 114 ; modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/1999, JO L 328 du 21.12.2018, p. 1.

Modification d'autres actes

Les modifications des autres actes figurent à l'annexe 20.

1. Ordonnance du 9 juin 2017 sur le Registre fédéral des bâtiments et des logements¹⁰¹

Art. 4, let. f

Les services fédéraux, cantonaux et communaux en charge de l'énergie et de l'environnement sont ajoutés à la let. f de cet article sur la collaboration de l'OFS, car celle-ci est essentielle à l'indication des caractéristiques énergétiques et climatiques dans le RegBL.

Art. 8, al. 2, let. l

La let. l précise que les caractères visés à l'art. 16a de l'ordonnance sur le CO₂ doivent également figurer dans le catalogue des caractères du RegBL et être communiqués par les services correspondants.

2. Ordonnance du 20 novembre 1996 sur l'imposition des huiles minérales¹⁰²

Remplacement d'expressions

Pour uniformiser les termes avec la LPE, la modification de la loi sur le CO₂ a été l'occasion de remplacer les termes « biocombustible(s) » et « biocarburant(s) » par « combustible(s) renouvelable(s) » et « carburant(s) renouvelable(s) » dans l'Oimpmin, la notion englobant comme auparavant les combustibles et carburants synthétiques renouvelables. L'ordonnance est modifiée de manière similaire.

Du fait du remplacement de ces termes, les désignations de différents produits (bioéthanol, biométhanol, bio-éther diméthyle et biohydrogène) sont en outre adaptées dans l'ensemble de l'acte conformément à la nouvelle terminologie. Elles sont ainsi remplacées par « éthanol renouvelable », « méthanol renouvelable », « éther diméthyle renouvelable » et « hydrogène renouvelable ».

Art. 19a, phrase introductive et let. i

La liste des carburants renouvelables est précisée par l'ajout de la let. i, qui désigne tous les carburants fabriqués par hydrogénation d'éthers végétaux et animaux, d'acides gras végétaux et animaux, d'huiles végétales et animales et d'huiles végétales et animales usagées. Cette précision est apportée parce que ces carburants arrivent de plus en plus sur le marché et qu'ils se distinguent, du fait de leur procédé de fabrication et de leurs caractéristiques, des carburants mentionnés aux let. b, g et h.

Art. 19h, al. 1

Lors de la révision de la loi sur le CO₂, le Parlement a décidé de prolonger l'allègement fiscal pour les carburants renouvelables jusqu'au 31 décembre 2030. La disposition est modifiée en conséquence. Pour des raisons d'économie administrative et compte tenu du fait que l'allègement fiscal a, en soi, une durée limitée, les décisions correspondantes ne sont plus valables quatre ans, mais s'appliquent à compter de leur date jusqu'à l'échéance de cet allègement fin 2030, sous réserve que les conditions soient respectées.

Art. 48, al. 3, let. a

Sur demande de l'OFDF, l'art. 48, al. 3, let. a, Oimpmin est adapté. L'extinction du droit au remboursement est nouvellement fixée au 1^{er} janvier 2024 à l'art. 48 Oimpmin. Depuis cette date, les demandes de remboursement doivent en principe être présentées dans les six mois qui suivent la fin de l'exercice comptable au cours duquel le carburant a été consommé (al. 2). Pour la plupart des entreprises, l'exercice comptable correspond à l'année civile, mais des divergences sont aussi possibles (p. ex. de juillet à juin ou d'octobre à septembre). L'al. 3, let. a, dispose que l'année civile est réputée exercice comptable pour les requérants qui ne sont pas soumis à l'obligation de tenir une comptabilité prévue à l'art 957, al. 1, du code des obligations (CO)¹⁰³. Sont particulièrement concernés par cette disposition les requé-

¹⁰¹ RS 431.841

¹⁰² RS 641.611

¹⁰³ RS 220

rants qui ne sont pas liés à un exercice comptable (p. ex. un particulier qui demande un remboursement de l'impôt pour l'huile diesel qui a été consommée dans une installation stationnaire de production d'électricité).

Avec le recul, il est apparu que la référence à l'art. 957, al. 1, CO figurant à l'al. 3, let. a, pouvait avoir dans certains cas des conséquences involontaires préjudiciables pour le requérant. Un exemple concret : un petit domaine skiable non soumis à l'obligation de tenir une comptabilité prévue à l'art. 957 a un exercice annuel allant de novembre à octobre. En novembre 2025, il soumet la demande de remboursement pour des dameuses pour l'exercice de novembre 2024 à octobre 2025. Étant donné que l'année civile est réputée exercice comptable pour le domaine skiable en application de l'art. 48, al. 3, let. a, Oimpmi, la demande de remboursement pour les consommations de carburant de novembre et de décembre 2024 serait hors délai. Le motif en est que la demande pour ces mois aurait dû être soumise au plus tard le 30 juin 2025 (six mois après la fin de l'année civile réputée exercice comptable pour le domaine skiable en vertu de l'actuel art. 48, al. 3, let. a, Oimpmi).

La présente adaptation permet de remédier à cet effet involontaire de la révision de l'ordonnance au 1^{er} janvier 2024.

Art. 49 Nature et montant

L'art. 49 est modifié en raison de l'abrogation partielle du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales aux ETC à compter du 1^{er} janvier 2026. Il précise que le remboursement est versé uniquement pour les courses autres que celles du trafic local (al. 1, let. a) et les courses en bateau (al. 1, let. b et c). La détermination du trafic local découle de l'art. 5 OTV¹⁰⁴. Il comprend ainsi les lignes servant à la desserte capillaire des localités (art. 5, al. 1, OTV). Une ligne sert à cette desserte si les arrêts se trouvent à moins de 1,5 km environ d'arrêts de lignes servant à la desserte générale et si la distance entre les arrêts est courte (art. 5, al. 4, OTV). Par exemple, la ligne 100 de CarPostal (Berne - Wohlen - Detligen - Aarberg) continue de donner droit à un remboursement. Comme auparavant, la procédure de remboursement se fonde sur le principe de l'autodéclaration. En d'autres termes, les ETC précisent elles-mêmes les lignes concessionnaires qu'elles exploitent. L'OFT, qui est chargé d'accorder les concessions, tranche en cas de litige quant à l'attribution d'une ligne au trafic local (al. 2). L'office apporte également son soutien au cas par cas à l'autorité fiscale et aux ETC en cas d'incertitudes ou de divergences à ce sujet.

À partir du 1^{er} janvier 2030, l'impôt ne pourra être remboursé que si les ETC prouvent que les lignes concernées ne permettent pas, pour des raisons topographiques, de passer à des véhicules équipés d'une technologie de propulsion renouvelable neutre en CO₂. L'OFT évaluera les justificatifs correspondants.

De plus, l'article comprend deux modifications qui étaient initialement prévues dans le cadre de la révision en cours de la loi sur les douanes : selon le droit en vigueur, le DFF détermine pour quelles courses le remboursement est octroyé. Désormais, cette compétence est transférée au Conseil fédéral (al. 1 à 3). En outre, la différenciation en vigueur du montant du remboursement pour des motifs écologiques est abandonnée. En 2019, l'OFEV a examiné l'impact des filtres à particules des bus de ligne. Dans son rapport du 4 février 2020 adressé alors à l'Administration fédérale des douanes, il arrive à la conclusion que l'effet incitatif résultant du remboursement différencié a été largement atteint. De nos jours, les véhicules sans filtre à particules sont presque exclusivement utilisés pour des courses de renfort ou similaires, mais guère plus pour l'exploitation de lignes régulières. Par ailleurs, les véhicules encore existants seront de toute façon remisés dans un avenir proche à cause de leur âge. Ces raisons justifient de renoncer à un remboursement différencié pour des motifs écologiques (al. 4 ; la disposition correspondante de l'al. 2 en vigueur est supprimée).

Le montant du remboursement est calculé comme jusqu'à présent. La disposition est déplacée de l'al. 1 à l'al. 5. Comme auparavant, le DFF fixe les taux de l'impôt réduit (nouvel al. 6).

¹⁰⁴ RS 745.11

Art. 50, al. 2, let. c, et 3

Le numéro de châssis, exigé par l'actuel art. 50, al. 2, let. c, comme indication nécessaire à l'identification du véhicule, est remplacé par le numéro matricule. Tous deux sont des numéros qui identifient un véhicule de manière univoque. Cette adaptation a lieu dans la perspective de la numérisation des demandes de remboursement auprès de l'OFDF. Pour chaque véhicule, le requérant doit saisir l'élément d'identification sur Taxas, la plateforme dédiée. Le passage du numéro de châssis alphanumérique à 17 caractères au numéro matricule à neuf chiffres simplifiera la saisie et permettra une diminution du risque d'erreurs.

L'art. 50 est en outre complété par un nouvel al. 3, qui répond à une revendication exprimée lors de la consultation en faveur d'une mise en œuvre de la distinction entre trafic local et trafic non local qui soit légère sur le plan administratif. La nouvelle disposition donne aux ETC la possibilité de déterminer, au moyen du pourcentage par rapport au kilométrage total de leur parc de véhicules, le kilométrage en trafic local ne donnant pas droit à l'allègement fiscal et le kilométrage hors trafic local donnant droit à l'allègement fiscal. Cette manière de procéder réduit la charge administrative pour les ETC, en particulier pour celles dont certains véhicules ne sont pas uniquement utilisés pour le trafic local ou en dehors du trafic local, mais sont employés en utilisation mixte.

Annexe 2

L'énoncé du tarif de l'impôt sur les carburants renouvelables à l'annexe 2 est adapté selon le nouvel art. 19a, let. i, Oimpmi et la nouvelle terminologie concernant les carburants renouvelables. La structure a également été modifiée afin d'en faciliter la lisibilité, toutes les entrées ayant été regroupées en deux blocs fondés sur les bases de mesure (par 1000 l ou par 1000 kg). Les éléments de chaque bloc sont classés par numéro du tarif des douanes croissant. Le tarif de l'impôt n'est pas modifié sur le fond.

Dispositions transitoires relatives à la modification du xx yy 2025

L'al. 1 prolonge jusqu'au 31 décembre 2030 les allègements fiscaux qui avaient été octroyés pour une durée limitée avant l'entrée en vigueur de la modification du xx yy 2025. Sont soumis à cette règle tant les allègements fiscaux prolongés jusqu'à fin 2024 en vertu de la disposition transitoire relative à la modification du 25 octobre 2023¹⁰⁵ que les nouveaux allègements fiscaux accordés. Sans cette prolongation supplémentaire, ils devraient faire l'objet d'une nouvelle demande, et la Confédération devrait procéder à un nouvel examen et prendre une nouvelle décision. Des contrôles des entreprises en Suisse qui sont basés sur les risques et des contrôles aléatoires à l'étranger fondés sur l'art. 12c, al. 3, de la loi sur l'imposition des huiles minérales permettent de lutter contre un risque d'abus éventuel.

L'al. 2 garantit le remboursement des carburants utilisés dans le trafic local par les entreprises de transport concessionnaires jusqu'au 31 décembre 2025, même si la demande correspondante n'est déposée qu'après l'abrogation de ce remboursement dans le trafic en question.

3. Ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs¹⁰⁶

Art. 58a Soutien financier

Le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes bénéficiera d'un encouragement d'un montant maximal de 30 millions de francs par an jusqu'à fin 2030 au plus tard. Ces fonds permettront d'accorder des contributions d'exploitation et des contributions d'investissement.

Art. 58b Priorités en matière de soutien

L'encouragement financier vise en premier lieu à permettre la création de liaisons ferroviaires nocturnes qui circuleront toute l'année avec des voitures à places assises, des voitures-couchettes et des voitures-lits, les offres qui contribuent à maximiser le nombre de voyageurs-kilomètres sur les liaisons ferroviaires transfrontalières de voyageurs grandes lignes étant encouragées.

¹⁰⁵ RO 2023 629

¹⁰⁶ RS 745.16

D'autres offres peuvent également être encouragées lorsque des ressources suffisantes sont disponibles :

- Trains de nuit saisonniers : en particulier vers la Méditerranée pendant les mois d'été, comme cela existait auparavant (p. ex. Adria Express vers Ancona).
- Trains de jour et trains de nuit avec uniquement des voitures à places assises : ces offres nocturnes existent parfois à l'étranger, mais elles sont moins intéressantes et donc moins prioritaires que les offres comprenant des voitures-couchettes et des voitures-lits.
- Hausse de l'attractivité des offres existantes, pour les trains tant de nuit que de jour : des contributions pourraient être accordées, par exemple, pour l'exploitation de véhicules supplémentaires ou plus modernes.
- Contributions d'investissement lorsque les investissements servent principalement au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes, par exemple dans le domaine de la vente de billets internationaux (dans lequel il est urgent d'agir), pour le développement d'un système de vente international ou pour des installations fixes (installations de manutention spécifiques pour les contrôles douaniers et les contrôles aux frontières).

La conception des offres devrait leur permettre d'afficher une rentabilité suffisante et de pouvoir être maintenues par les exploitants, à leurs propres frais, à l'issue du programme d'encouragement. L'encouragement financier fait office de financement initial.

D'après le message du Conseil fédéral, l'encouragement devrait être conçu de manière à ne pas inciter, dans la mesure du possible, à une mobilité supplémentaire, raison pour laquelle une réduction directe des prix pour la clientèle (p. ex. billets dégriffés) n'est pas soutenue. On ne saurait toutefois exclure que cet encouragement se traduise par des offres plus avantageuses, ce qui irait dans son sens.

Art. 58c Conditions

Les entreprises actives dans le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs grandes lignes peuvent recevoir des contributions pour les tronçons suisses sur la base d'une concession, pour un transport uniquement international de voyageurs sur la base d'une autorisation visée à l'art. 8 LTV ou sur la base d'un traité international.

Ces entreprises doivent avoir de l'expérience dans le transport transfrontalier ou en tant qu'exploitants de trains de nuit. Par conséquent, aucune contribution ne sera versée aux entreprises de transport qui ne sont pas encore actives dans le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs. Concernant les trains de nuit, les contributions seront accordées aux seules entreprises de transport qui ont de l'expérience en la matière. Celles-ci ne doivent cependant pas déjà opérer en Suisse (al. 1).

Un encouragement de la Confédération suppose que les offres apportent une valeur ajoutée aux consommatrices et aux consommateurs en Suisse. Par conséquent, il convient de vérifier si les offres au départ des gares frontalières présentent un intérêt suffisant pour que la Suisse les soutienne financièrement. Tel devrait être le cas pour la plupart de ces offres, mais pas nécessairement pour la prolongation de lignes existantes à l'étranger jusqu'à une gare frontalière suisse dans le but de bénéficier du soutien financier (al. 2).

L'encouragement visé à l'art. 37a, al. 4, de la loi sur le CO₂ portant sur des offres qui présentent un rapport coût-efficacité avantageux, celles dont le rapport entre les coûts et les voyageurs-kilomètres transfrontaliers est sensiblement plus mauvais que d'autres projets proposés ne seront pas soutenues (al. 3).

Ces conditions complètent les dispositions de l'art. 37a de la loi sur le CO₂. Lorsqu'elles déposent une demande, les entreprises doivent confirmer le caractère pluriannuel des offres encouragées à l'art. 37a, al. 4. On renonce à préciser l'amélioration de l'attractivité des offres existantes. L'examen est réalisé au cas par cas en se fondant sur l'évaluation des demandes selon l'art. 58f.

Art. 58d Projets d'offre

L'OFT prévoit de permettre à toutes les entreprises de transport intéressées de déposer des projets d'offre probablement jusqu'à la fin du premier trimestre 2025. Lorsque les projets auront été remis, les offres seront comparées à l'aune des critères d'évaluation visés à l'art. 58f et une décision préliminaire concernant les offres à encourager sera prise. S'il n'y a pas d'offre concurrente pour une ligne et si les ressources financières disponibles seront vraisemblablement suffisantes pour toutes les demandes susceptibles d'être déposées, le principe d'une subvention peut être garanti à l'entreprise de transport, qui pourra exécuter les investissements requis conformément à l'art. 26 LSu, notamment l'acquisition du matériel roulant (al. 3).

Art. 58e Demandes

Dans un second temps, les demandes concrètes comportant les informations mentionnées devront être déposées (al. 1 et 2, let. a à g). En cas d'offres concurrentes ou lorsque les demandes reçues excèdent les moyens à disposition, la décision d'encouragement définitive est prise sur la base des demandes.

Art. 58f Évaluation des demandes

L'évaluation des demandes tient compte des coûts non couverts de l'offre globale et du nombre de voyageurs-kilomètres transfrontaliers. On entend par coûts non couverts ceux qui ne sont pas financés par les recettes des billets (al. 1). Les voyageurs-kilomètres qui sont intégralement réalisés en Suisse ou à l'étranger ne sont pas pris en compte, car l'encouragement concerne principalement le transport ferroviaire transfrontalier comme alternative au trafic aérien. Par exemple, pour une ligne entre la Suisse et l'Italie, les courses entre ces deux pays seraient prises en considération, mais pas les éventuelles courses au sein de la Suisse (p. ex. Zurich – Tessin) ou de l'Italie (p. ex. Florence – Rome).

L'octroi de l'encouragement sur la base de l'évaluation proposée vise à garantir le soutien des offres présentant le meilleur rapport coût-efficacité. Les entreprises de transport sont ainsi incitées à proposer des offres aussi rentables que possible, c'est-à-dire avec un taux de couverture élevé, et à susciter la demande la plus forte possible depuis la Suisse.

Art. 58g Montant des contributions

Les contributions d'encouragement permettent d'exploiter de nouvelles offres, raison pour laquelle elles sont versées pour l'ensemble des coûts de l'offre globale qui ne sont pas couverts par les recettes des billets, y compris les tronçons à l'étranger (al. 1). Les aides financières ne devant pas donner lieu à des bénéfices, aucune marge bénéficiaire n'est prise en compte dans les coûts imputables (al. 2).

Les contributions sont allouées au plus pour 6 ans sur la base des demandes et versées chaque année. Leur montant est fixé au début de la période d'encouragement, puis évalué et, le cas échéant, adapté au bout de trois ans sur la base des résultats des exercices précédents (al. 3).

Art. 58h Décision

Les moyens d'encouragement sont accordés aux entreprises de transport par voie de décision (al. 1). L'al. 2 définit le contenu de la décision. Ces moyens d'encouragement au titre de l'art. 37a de la loi sur le CO₂ ne sont pas soumis aux prescriptions de l'OITRV en matière de présentation des comptes, car il ne s'agit pas de fonds d'encouragement en vertu de la LTV ou de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer¹⁰⁷ (cf. art. 1, let. d, OITRV). Les autres dispositions relatives à la procédure de commande ne s'appliquent pas non plus. L'établissement des rapports est par conséquent fixé dans la décision.

4 Conséquences

4.1 Conséquences pour la Confédération

Conformément à la loi sur le CO₂ adoptée par le Parlement, les moyens d'encouragement s'élèvent au maximum à 592 millions de francs par an (dont 370 millions proviennent de la taxe sur le CO₂). Les instruments d'encouragement sont listés dans le tableau 2 ci-dessous.

Instrument	Montant annuel (en millions CHF)	Source de financement ; limitation dans le temps
Fonds de technologie (art. 35 de la loi sur le CO ₂)	Max. 25	Taxe sur le CO ₂ ; durée illimitée
Encouragement de la chaleur renouvelable (= géothermie directe et indirecte + gaz renouvel. + chaleur solaire) (art. 33a et 34a de la loi sur le CO ₂)	Max. 45	Taxe sur le CO ₂ ; géothermie et chaleur solaire jusqu'à 2030, gaz renouvelables jusqu'à 2035
Contributions fédérales au Programme Bâtiments (art. 34 de la loi sur le CO ₂)	Env. 300	Taxe sur le CO ₂ ; durée illimitée
Mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le trafic aérien (art. 37a de la loi sur le CO ₂)	Max. 40	Recettes de la mise aux enchères provenant du SEQE pour l'aviation ; jusqu'à 2030
Transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs (art. 37a de la loi sur le CO ₂)	Max. 30	Recettes de la mise aux enchères provenant du SEQE pour l'aviation ; jusqu'à 2030
Encouragement de mesures visant à éviter les dommages (art. 37c de la loi sur le CO ₂)	Max. 25	Recettes de la mise aux enchères provenant du SEQE pour installations ; jusqu'à 2030
Décarbonation d'installations participant au SEQE (art. 37c de la loi sur le CO ₂)	Max. 45	Recettes de la mise aux enchères provenant du SEQE pour installations ; jusqu'à 2030
Installation de production de carburants d'aviation synthétiques (art. 103b LA)	Max. 25 à 30	Max. 20 mio. du budget général de la Conf. + 5 à 10 mio. de l'impôt sur les huiles minérales Aviation ; jusqu'à 2029
Passage des bus et des bateaux utilisés dans le cadre des transports publics à une motorisation électrique (art. 41a de la loi sur le CO ₂)	Max. 47	Financement en partie via les recettes supplémentaires de l'impôt sur les huiles minérales ; jusqu'à 2030
Formation et formation continue, et information (art. 41 de la loi sur le CO ₂)	Max. 5	Budget général de la Conf. ; durée illimitée
Total	Max. 592	

Tableau 2 : Vue d'ensemble des instruments d'encouragement prévus par la loi sur le CO₂ ; les montants annuels dépendent des recettes des différentes sources de financement.

Le message relatif à la révision de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024¹⁰⁸ avait déjà révélé un besoin supplémentaire de quatorze postes à plein temps pour la mise en œuvre des instruments. Compte tenu des ajouts et suppressions opérés par le Parlement, ce besoin a évolué : par rapport au message, les postes ont été redistribués d'après les délibérations parlementaires. Il est ainsi prévu d'accorder un poste à plein temps pour respectivement l'encouragement des mesures d'adaptation, l'encouragement de la décarbonation des entreprises participant au SEQE et l'encouragement des formations, formations continues, plateformes et travaux d'information dans le domaine de la protection du climat.

¹⁰⁸ FF 2022 2651

En revanche, plus aucun poste n'est prévu pour les instruments de l'obligation de mise à la consommation des carburants renouvelables, de l'élargissement du fonds de technologie et de l'obligation de mélanger les carburants d'aviation. L'exécution engendre en outre des charges s'élevant à 1,73 million de francs au total pour l'année 2025 et à 3,56 millions de francs pour les années suivantes. La différence s'explique en particulier par le fait que, en 2026, le service externe commence ses travaux dans le domaine de l'encouragement des mesures visant à réduire les émissions générées par le trafic aérien. Les 2 millions de francs prévus à cet égard correspondent à 3 % du volume de l'encouragement visé par cet instrument.

Les moyens ainsi que les dépenses de personnel nécessaires à l'exécution des dispositions de l'ordonnance sont essentiellement financés par la taxe sur le CO₂, conformément à l'art. 38 de la loi sur le CO₂. L'indemnité d'exécution prévue à cet effet (art. 132 de l'ordonnance sur le CO₂) s'élèvera au plus à 23,4 millions de francs, le montant précis (env. 23,4 millions en 2025) étant déterminé en vue du budget concerné et pris en compte dans le crédit de revenus de l'OFDF (E110.0119 « Taxe sur le CO₂ sur les combustibles »). Les frais d'exécution liés à l'encouragement des mesures visant à réduire les émissions générées par le trafic aérien ne seront en revanche pas financés par la taxe sur le CO₂, mais (contrairement à ce qu'indiquait le message relatif à la révision de la loi sur le CO₂) par les moyens affectés visés à l'art. 1, al. 2, LUMin¹⁰⁹, en application de l'art. 38, al. 2, LUMin.

Le Conseil fédéral a de plus mis en consultation le 29 janvier le programme d'allègement budgétaire 2027¹¹⁰. Il y définit notamment les priorités de subventionnement dans le domaine de la politique climatique. Les deux aides financières prévues dans la LCI proviendront de la part correspondante du produit à affectation obligatoire de la taxe sur le CO₂ au lieu d'être financées au moyen du budget général de la Confédération. Tout comme le programme d'impulsion relatif au remplacement des installations de production de chaleur, les mesures en matière d'efficacité énergétique et l'encouragement des technologies innovantes au sein des entreprises, la promotion de la géothermie et l'apport au fonds de technologie seront maintenus. Les autres subventions qui sont financées à l'heure actuelle au moyen des recettes de la taxe sur le CO₂ (Programme Bâtiments, recours indirect à la géothermie, planification énergétique communale et régionale, production de gaz renouvelables, utilisation de l'énergie solaire thermique en tant que chaleur industrielle) seront supprimées. Ainsi, la Confédération ne participera plus au financement du Programme Bâtiments. Il est également prévu de supprimer l'encouragement du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs (y c. aux trains de nuit ; art. 37a, al. 1, let. a, de la loi sur le CO₂ ainsi que modifications de l'OITRV dans le cadre de la présente révision de l'ordonnance sur le CO₂) ainsi que des technologies de propulsion alternatives (art. 41a de la loi sur le CO₂ et art. 129b ss de l'ordonnance sur le CO₂ conformément à la présente modification). Le Conseil fédéral adoptera probablement le message relatif au programme d'allègement budgétaire 2027 à l'issue de la consultation, en septembre 2025. Le Parlement pourrait ainsi entamer les délibérations sur le programme 2027 lors de la session d'hiver 2025. Une entrée en vigueur des modifications de la législation est prévue pour début 2027.

4.2 Conséquences pour les cantons et les communes

L'exécution des dispositions du présent projet incombe en grande partie à la Confédération. Les cantons sont chargés, avec les communes, de mettre à jour le RegBL. Dans la mesure du possible, les dispositions correspondantes de l'ordonnance exploitent des synergies avec les processus existants. En outre, les cantons sont concernés par les modifications des dispositions relatives au Programme Bâtiments et, indirectement, par certaines mesures liées aux transports publics. Par exemple, la mise en place d'une contribution minimale dans le calcul des contributions fédérales aux programmes bâtiments cantonaux réduit les écarts entre les cantons et accroît la prévisibilité des contributions. La plupart des directeurs de l'énergie sont donc favorables à une telle contribution minimale. Dans les transports publics, la suppression progressive du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales aux entreprises de transport concessionnaires s'accompagne d'un nouvel encouragement pour les propulsions électriques. La Confédération soutient ainsi le passage à des propulsions exemptes d'énergies fossiles dans ce do-

¹⁰⁹ RS 725.116.2

¹¹⁰ Le Conseil fédéral met en consultation le programme d'allègement budgétaire 2027. Communiqué du Conseil fédéral du 29 janvier 2025. Disponible sous : www.admin.ch > Documentation > Communiqués.

maine, dont les coûts peuvent se répercuter, au moins en partie, sur les cantons ou les communes en tant que mandants des transports publics.

Les cantons et les communes peuvent bénéficier de l'encouragement des mesures d'adaptation et de celui des plateformes et travaux d'information dans le domaine de la protection du climat. Ils obtiennent ainsi un soutien dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs stratégies pour gérer les changements climatiques.

4.3 Conséquences pour l'environnement, l'économie et la société

4.3.1 Conséquences environnementales et sanitaires

Les mesures prévues contribuent à poursuivre la réduction des émissions de gaz à effet de serre en Suisse. Les valeurs indicatives sectorielles illustrent les baisses attendues dans les différents secteurs. Dans l'ensemble, ces émissions devraient reculer d'environ 37 % en Suisse à l'horizon 2030 par rapport à leur niveau de 1990. Les prestations de réduction restantes seront réalisées à l'étranger grâce à l'obligation de compensation des importateurs de carburants fossiles. Le taux de compensation est adapté en conséquence. Si les émissions de gaz à effet de serre ne diminuent pas suffisamment, la Confédération pourrait acquérir à titre subsidiaire les attestations internationales nécessaires en se fondant sur l'art. 4, al. 5, de la loi sur le CO₂.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre a d'autres effets favorables sur l'environnement, en particulier au niveau de la biodiversité et de la protection de l'air. Par ailleurs, le recours accru aux carburants renouvelables et à faible taux d'émission dans le transport aérien, le passage à des propulsions à émission nulle dans les transports publics et la part croissante des véhicules électriques dans le trafic individuel motorisé se traduisent par une pollution plus faible aux particules fines. L'encouragement des mesures d'adaptation aux changements climatiques a également des répercussions positives sur le plan de la santé ainsi que dans plusieurs domaines de l'environnement, dont la qualité de l'eau et des sols. De plus, il englobe des mesures sur la prévention des dangers.

Pour ce qui est de l'encouragement dans le cadre du Programme Bâtiments, le bilan CO₂ des matériaux de construction utilisés sera également pris en compte à l'avenir (cf. modifications de l'art. 34 de la loi sur le CO₂, qui ne nécessitent pas de dispositions d'exécution au niveau de l'ordonnance). Cette modification contribuera à accroître l'utilisation de critères de production durables. En outre, comme certains matériaux de construction peuvent stocker du CO₂, ces mesures soutiennent le développement des émissions négatives. En vue de prendre en compte le bilan CO₂ des matériaux de construction, la mesure M-12 « Rénovation complète avec certificat Minergie » du ModEnHa 2015¹¹¹ devra à l'avenir être proposée par chaque canton avec la certification supplémentaire « Eco ». Il s'agit actuellement du seul label de construction disponible qui intègre de façon standardisée le bilan CO₂ et puisse aisément être appliqué dans le cadre d'un programme d'encouragement. L'introduction d'éventuelles mesures complémentaires doit être discutée et élaborée dans le cadre d'une révision du ModEnHa 2015.

4.3.2 Conséquences pour les entreprises, les consommateurs et les collaborateurs

Les entreprises de diverses branches ont accès à des nouveaux moyens d'encouragement. Sont concernés les entreprises qui participent au SEQE, les producteurs de carburants d'aviation renouvelables, les entreprises de transport concessionnaires et les prestataires de liaisons ferroviaires nocturnes. De plus, toutes les entreprises qui souhaitent mettre en œuvre des mesures d'adaptation aux changements climatiques peuvent bénéficier de l'encouragement correspondant. L'utilisation de ces moyens d'encouragement implique une certaine charge (p. ex. pour le dépôt des demandes d'encouragement), mais cette charge n'est encourue que lorsque des fonds sont effectivement demandés.

Le projet impose de nouvelles obligations aux entreprises du transport aérien en raison de l'obligation de mélange, ce qui engendrera une charge d'exécution supplémentaire (voir art. 92a). Les dispositions relatives à l'obligation de mélanger doivent être reprises de l'UE lorsqu'elles sont déjà applicables. Il est ainsi possible d'éviter des différences en matière de régulation (« *swiss finish* ») qui pourraient occasionner des coûts pour les acteurs du marché concernés en Suisse ainsi que des désavantages concurren-

¹¹¹ ModEnHa 2015, version revue et corrigée de septembre 2016.

tiels par rapport à d'autres pays européens. Concrètement, les processus et les instruments de l'exécution doivent être directement repris de l'UE dans la mesure du possible. Les acteurs concernés du secteur de l'aviation sont généralement déjà assujettis dans l'UE et ne connaîtront de ce fait pas d'augmentation de leurs charges. La charge supplémentaire pour les fournisseurs de carburants est limitée autant que possible, grâce au recours au système des garanties d'origine pour l'exécution en Suisse. L'harmonisation avec l'UE du champ d'application de l'obligation de mélanger réduit à une douzaine le nombre de fournisseurs concernés dans le pays. En l'occurrence, la plupart des sociétés-mères européennes sont déjà concernées par l'obligation de mélanger dans l'UE, si bien qu'il est difficile d'indiquer précisément la charge supplémentaire occasionnée pour la mise en œuvre en Suisse. L'exécution se fera autant que possible au moyen d'outils informatiques, en particulier de solutions employées à d'autres fins, comme le système des garanties d'origine.

En plus de faire rapport sur leurs émissions de CO₂, les exploitants d'aéronefs doivent désormais fournir des informations sur l'impact climatique des autres émissions ayant une incidence sur le climat, conformément à l'art. 20, al. 2, de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024. À cette fin, ils sont tenus d'établir une fois un plan de suivi puis de rendre des comptes annuellement sur l'effet climatique. Ils pourront pour ce faire recourir à un outil informatique de l'UE qui permet d'automatiser dans une large mesure la détermination de l'incidence climatique. Selon la quantité de données primaires propres qu'un exploitant souhaite intégrer, les coûts peuvent grandement varier : s'ils sont minimales en cas d'utilisation des données secondaires mises à disposition dans l'outil informatique, ils peuvent atteindre quelques milliers de francs par an. Quelque 200 exploitants d'aéronefs suisses et étrangers sont concernés. L'outil informatique constituant déjà une mesure d'allègement majeure pour l'indication de l'impact sur le climat des autres émissions à incidence climatique, aucune mesure supplémentaire n'a été examinée.

L'indication des émissions ayant un impact sur le climat dans les offres de vol crée une nouvelle obligation non seulement pour les exploitants d'aéronefs, mais également pour environ 1100 agences de voyage physiques, selon les estimations, ainsi que pour les voyagistes en ligne. Ces entreprises doivent s'assurer que les indications requises figurent dans leurs offres. Elles peuvent notamment utiliser les calculateurs d'émissions existants pour déterminer ces dernières. La charge supplémentaire devrait donc être limitée.

L'introduction de prescriptions sur les émissions pour les véhicules lourds neufs crée de nouvelles obligations. Moins d'une dizaine d'importateurs généraux et moins d'une centaine de plus petits importateurs parallèles et directs sont concernés. Les importateurs sont tenus de planifier leur parc de manière à respecter leur valeur cible spécifique sous peine d'être redevable d'une sanction. La charge administrative liée à l'optimisation du parc est de l'ordre de quelques milliers de francs par an pour les grands importateurs. Les coûts d'opportunité relatifs à la réalisation de l'objectif, comme les pertes au niveau des marges ou du chiffre d'affaires du fait de la gestion commerciale, ne peuvent pas être chiffrés plus précisément. Il n'y a pas eu d'examen de solutions de substitution visant à introduire une réglementation des valeurs cibles adossée au cadre de l'UE. À titre d'allègement, les importateurs peuvent s'associer en groupements d'émission et de plus, en dérogation au règlement européen, transférer certains véhicules dans les parcs d'autres importateurs. Ils ont par ailleurs la possibilité de se faire imputer la réduction de CO₂ obtenue par l'utilisation de carburants synthétiques.

Le durcissement des règles s'agissant des instruments existants concerne principalement le SEQE, les prescriptions sur les émissions pour les voitures de tourisme et de livraison neuves et les tracteurs à sellette légers neufs, ainsi que l'exemption de la taxe en cas d'engagement de réduction. Comme auparavant, le non-respect des obligations inhérentes à ces instruments sera sanctionné. Les modifications n'influent guère sur la charge d'exécution des entreprises concernées. La fin de l'attribution gratuite de droits d'émission aux exploitants d'aéronefs et la réduction du plafond pour les exploitants d'installations entraîneront parfois des frais supplémentaires considérables pour les entreprises. Réalisée simultanément dans l'UE, cette modification se fonde sur l'Accord entre la Confédération suisse et l'UE sur le couplage de leurs SEQE¹¹². Les recettes des mises aux enchères serviront notamment à encourager les carburants d'aviation renouvelables et la décarbonation des installations participant au SEQE.

¹¹² RS 0.814.011.268

À quelques exceptions près, il ne crée aucune nouvelle obligation d'agir ou charge administrative pour les petites et moyennes entreprises (PME). Désormais, toutes les entreprises peuvent être exemptées de la taxe sur le CO₂ en concluant un engagement de réduction. Les PME qui souhaitent suivre cette voie doivent exécuter le processus correspondant et supporter la charge administrative connexe. Les PME peuvent aussi être concernées par l'obligation d'indiquer les émissions dans les offres de vol.

L'indication des émissions dans les offres de vol fournira aux consommateurs des informations supplémentaires sur les effets climatiques des voyages en avion, qui pourront ainsi être prises en compte dans les décisions correspondantes. L'encouragement des offres de trains de nuit permettra de proposer d'autres alternatives pour les modes de transport. Des hausses de prix sont envisageables dans le transport aérien (en raison de l'obligation de mélanger et du développement du SEQE) et, dans une moindre mesure, dans les transports publics (du fait de la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales). Dans ces deux secteurs, les mesures d'encouragement correspondantes devraient néanmoins atténuer les coûts supplémentaires.

Les assainissements énergétiques de bâtiments d'habitation, par exemple dans le cadre du Programme Bâtiments, se traduisent en général par des hausses de loyer pour les locataires. Celles-ci sont en partie réduites, car les propriétaires peuvent déduire du montant de la prestation supplémentaire les contributions d'encouragement octroyées pour des améliorations créant des plus-values, conformément à l'art. 14, al. 3^{bis}, de l'ordonnance sur le bail à loyer et le bail à ferme d'habitations et de locaux commerciaux¹¹³. En outre, ces augmentations des frais d'habitation sont partiellement compensées par les économies réalisées au niveau des coûts de l'énergie.

Les collaboratrices et collaborateurs bénéficieront des fonds d'encouragement supplémentaires dans le Programme Climat, qui soutiendront notamment les mesures de formation et de formation continue dans les domaines importants pour le climat.

4.3.3 Conséquences pour l'économie dans son ensemble

Dans l'ensemble, les mesures contribuent à réduire les coûts externes des rejets de gaz à effet de serre¹¹⁴ (et les autres effets sur l'environnement et la santé). Les mesures de protection du climat sont pertinentes sur le plan économique dans la mesure où elles évitent des coûts importants liés aux dégâts climatiques, aux catastrophes naturelles et aux mesures d'adaptation, et permettent ainsi, par l'encouragement de l'innovation, de promouvoir la compétitivité de l'économie suisse à moyen et à long termes. Il convient néanmoins de préciser que le présent train de mesures est relativement complexe et comporte, du point de vue économique, certaines inefficacités dans le choix des instruments, celles-ci pouvant avoir des répercussions négatives sur la progression du PIB (par rapport à la solution la plus efficace). En particulier, on peut supposer que les mesures d'encouragement créeront un effet d'aubaine qui engendrera des coûts supplémentaires.

Les mesures d'encouragement figurant dans la loi sur le CO₂ soutiennent le développement et la diffusion de solutions innovantes et des meilleures pratiques. Ce point est important non seulement en matière de SEQE, mais également pour la production de carburants d'aviation renouvelables et pour l'adaptation aux changements climatiques. La prise en compte du bilan CO₂ des matériaux de construction dans l'attribution des fonds du Programme Bâtiments devrait avoir un effet positif sur l'utilisation de ces matériaux et, partant, sur le développement et l'application de produits novateurs. Par ailleurs, la mise en œuvre des mesures de compensation à l'étranger permet à la Suisse de contribuer à la propagation de mesures et technologies innovantes qui réduisent les émissions, y compris hors des frontières nationales.

¹¹³ RS 221.213.11

¹¹⁴ Cf. Coûts et bénéfices externes des transports. Disponible sous : www.are.admin.ch > Mobilité > Bases et données > Coûts et bénéfices externes des transports.

5 Protection des données

En matière de protection des données, il convient de préciser que l'étendue d'un éventuel traitement de données personnelles dépend de la finalité du traitement et que seules peuvent être traitées, en tenant compte de l'étendue requise, les données nécessaires à cette finalité.

6 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Dans le cadre de l'accord de Paris, la Suisse s'est engagée à réduire d'ici à 2030 ses émissions d'au moins 50 % par rapport à 1990. La révision de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024 permet de concrétiser ces objectifs. Les présentes dispositions d'exécution sont par conséquent compatibles avec les engagements pris par la Suisse en vertu de l'accord sur le climat.

Les modifications de l'ordonnance sont également compatibles avec l'Accord entre la Confédération suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre¹¹⁵ et avec l'Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien¹¹⁶.

¹¹⁵ RS 0.814.011.268

¹¹⁶ RS 0.748.127.192.68