



Novembre 2017

---

# **Dispositions d'exécution de la nouvelle loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie**

## **Révision partielle de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>**

### **Commentaires**

---

## Table des matières

1.	Remarques liminaires .....	1
2.	Grandes lignes du projet .....	1
2.1	Objectifs d'émission pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers .....	1
2.2	Programme Bâtiments .....	2
2.3	Géothermie pour la production de chaleur .....	2
2.4	Installations de couplage chaleur-force (installations CCF) .....	3
2.5	Autres adaptations .....	3
3.	Conséquences financières, sur le personnel et autres conséquences pour la Confédération, les cantons et les communes .....	3
4.	Conséquences sur l'économie, l'environnement et la société .....	4
5.	Relation avec le droit européen .....	5
6.	Commentaires des dispositions .....	6
7.	Commentaires des annexes .....	21



## 1. Remarques liminaires

Le 30 septembre 2016, le Parlement a adopté le projet de révision totale de la loi sur l'énergie (LEne, FF 2016 7469). Cette révision comprend également l'adaptation de onze autres lois fédérales. Le peuple suisse a approuvé le projet de loi le 21 mai 2017. Ces modifications au niveau de la loi ont des effets sur plusieurs ordonnances<sup>1</sup>, dont l'ordonnance du 30 novembre 2012 sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (ordonnance sur le CO<sub>2</sub>; RS 641.711). La présente révision fait partie des modifications rendues nécessaires, à l'échelon de l'ordonnance, par la nouvelle LEne.

## 2. Grandes lignes du projet

### 2.1 Objectifs d'émission pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers

L'art. 10 révisé de la loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (loi sur le CO<sub>2</sub>; RS 641.71) prévoit l'adaptation des valeurs cibles d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures de tourisme et l'introduction de nouvelles valeurs cibles pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers. Les mesures prennent en compte les réglementations que l'UE a adoptées au début de 2014. La valeur cible de 95 g CO<sub>2</sub>/km, applicable dès 2020, a été reprise pour les voitures de tourisme. La valeur cible pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers sera fixée à 147 g de CO<sub>2</sub>/km à partir de 2020.

Les dispositions à l'échelon de l'ordonnance règlent la spécification concrète de la fonction de la valeur cible, les sources de données à utiliser pour fixer le niveau des émissions de CO<sub>2</sub> et le poids à vide des véhicules, ainsi que la méthode servant à fixer les montants des sanctions en cas de non-respect de la valeur cible. L'ordonnance règle également les facilitations introductives telles que l'introduction progressive (*phasing-in*) et les supercrédits en tenant compte du contexte suisse actuel, lequel connaît, selon les données à disposition, des réglementations identiques pour les deux catégories de véhicules.

Jusqu'en août 2017, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme ont été établies dans l'UE conformément au «Nouveau cycle européen de conduite» (NCEC) introduit dans les années 1970. Actuellement les valeurs du NCEC ne reflètent plus les émissions de CO<sub>2</sub> du trafic quotidien, notamment en raison de l'évolution technique des véhicules; elles sont en moyenne sensiblement inférieures. Afin d'obtenir des valeurs plus réalistes, l'UE a introduit en septembre 2017 une nouvelle procédure, la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers ou *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure* (WLTP). Cette norme s'appuie notamment sur un profil de conduite plus dynamique et prend davantage en compte l'influence d'équipements spéciaux. Depuis septembre 2017, au sein de l'UE, tous les nouveaux types de véhicules sont mesurés selon la procédure WLTP et tous les véhicules nouvellement immatriculés doivent disposer de valeurs WLTP dans un délai d'un an. Jusqu'à fin 2020, les valeurs-cibles de CO<sub>2</sub> contraignantes en vigueur dans l'UE continuent cependant de se baser sur les valeurs d'émission NCEC. Pour la vérification de l'atteinte des objectifs et le calcul de sanctions éventuelles, les valeurs WLTP mesurées continueront d'être converties en valeurs NCEC pendant la période de transition vers la nouvelle procédure de mesure. Pour l'heure, tous les véhicules présentent ainsi une valeur NCEC pour les émissions de CO<sub>2</sub> (mesurées physiquement ou converties). Le passage à des valeurs-cibles et à un calcul des sanctions basé sur la procédure WLTP aura lieu en 2021 dans l'UE.

<sup>1</sup> Cf. les informations détaillées sur le contexte dans les commentaires de novembre 2017 concernant la révision totale de l'ordonnance sur l'énergie (OEne).



Le droit suisse en matière de technique des véhicules sera également modifié en raison des accords bilatéraux. Le changement complet des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules et leur surveillance par rapport au respect de la norme WLTP aura vraisemblablement lieu en 2021 en Suisse, en même temps que dans l'UE. Les modifications ad hoc devraient être proposées dans le cadre du projet de politique climatique après 2020.

Les valeurs-cibles de CO<sub>2</sub> fixées à l'art. 10 de la loi sur le CO<sub>2</sub> ainsi que les dispositions d'exécution proposées dans les présents commentaires se réfèrent comme auparavant aux valeurs d'émission établies selon le NCEC. En conséquence, les valeurs NCEC utilisées à ce jour pour évaluer l'atteinte des objectifs et calculer d'éventuelles sanctions continueront d'être utilisées et pourront être consignées jusqu'à fin 2020 sur la base des règlements d'exécution (EU) 2017/1152 et (EU) 2017/1153 de manière standard par la conversion des valeurs WLTP. Conformément à la pratique actuelle, les valeurs d'émission sont reprises des réceptions par type européennes ou des certificats de conformité et elles sont inscrites via la fiche de données suisse ou, pour les véhicules individuels, annoncées directement par l'importateur. L'évolution de la situation en matière de données fait l'objet d'une surveillance particulière, notamment en ce qui concerne la conversion des données WLTP en données NCEC; des mesures adéquates seront prises le cas échéant.

Des cas de véhicules électriques importés en Suisse, puis immatriculés pour une première fois avant d'être à nouveau exportés peu après, ont été signalés par le passé. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) va examiner si ce type de situation peut déboucher sur des abus et prendra les mesures idoines le cas échéant.

## 2.2 Programme Bâtiments

Dans le cadre de la révision totale de la LEne, les bases régissant les contributions globales seront désormais inscrites dans cette même loi et, par conséquent, également dans l'ordonnance sur l'énergie (OEn; RS 730.01). L'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> apporte à cet égard des précisions supplémentaires concernant le droit aux contributions globales (art. 104, al. 1, let. a), la procédure (art. 105), l'établissement du rapport (art. 110) et le contrôle (art. 111). A l'avenir, elle reprendra les points actuellement contenus dans la convention-programme et la description de processus qui resteront valables: l'art. 104, al. 2, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> précise les mesures qui ne donnent pas droit aux contributions globales. L'art. 106 vise à ce que soient soutenues en priorité des mesures dont l'efficacité est démontrable. L'art. 109 règle les aspects de la communication au niveau suisse, dont l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) sera responsable à l'avenir. Les art. 107 et 108 sont repris sans changement de l'actuelle ordonnance sur le CO<sub>2</sub> (art. 108 et 109).

S'agissant de la redistribution du produit de la taxe à la population et aux entreprises, la répartition des moyens financiers non affectés suivra désormais les dispositions de l'art. 34, al. 4, de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Pour éviter d'importants déséquilibres dans les finances de la Confédération, les moyens non affectés seront redistribués aux entreprises la même année (art. 124 et 125) par le biais de transferts de crédits au sens de l'art. 20, al. 5, de l'ordonnance du 5 avril 2006 sur les finances de la Confédération (OFC; RS 611.01). Cependant, comme le montant de ces fonds n'est connu qu'au milieu de l'année, le délai pour la répartition par les caisses de compensation est déplacé de fin juin à fin septembre (art. 125, al. 2). La part de la population aux moyens financiers non utilisés est compensée deux ans plus tard lors de la redistribution du produit de la taxe (art. 119 et 120).

## 2.3 Géothermie pour la production de chaleur

La Confédération encourage l'utilisation directe de la géothermie en vertu du nouvel art. 34, al. 2, de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Les art. 112 à 113b de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> précisent les modalités de cette aide.



L'OFEN, qui conduit la procédure (art. 130), examine les demandes avec l'appui d'un groupe d'experts (art. 113, al. 3) chargé de lui fournir des recommandations sur l'encouragement de la prospection et de la mise en valeur de réservoirs géothermiques. L'annexe 12 règle de manière détaillée la procédure d'octroi des aides.

## 2.4 Installations de couplage chaleur-force (installations CCF)

La taxe sur le CO<sub>2</sub> doit être remboursée pour les émissions de CO<sub>2</sub> générées par la production électrique d'installations CCF (art. 32a de la loi sur le CO<sub>2</sub>). Cette disposition doit s'appliquer aux installations d'une puissance calorifique de combustion comprise entre 0,5 et 20 MW, la limite supérieure étant donnée par le système d'échange de quotas d'émission (SEQE). Une installation correspond à un site. En règle générale, il s'agit d'une centrale de chauffage où se trouvent un ou plusieurs groupes CCF. Selon la statistique de l'énergie sur les installations CCF, que tient l'OFEN, chaque installation présente en moyenne suisse 1,3 groupe. La puissance calorifique de combustion d'au moins 0,5 MW s'applique par conséquent à une installation, qui peut se composer de plusieurs groupes.

## 2.5 Autres adaptations

La révision de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, qui découle de la nouvelle loi sur l'énergie ou plus précisément des modifications de la loi sur le CO<sub>2</sub> induites par cette nouvelle loi, est également l'occasion de procéder à d'autres modifications qui ne sont pas en lien avec ces modifications de loi. Après avoir examiné l'instrument de compensation du CO<sub>2</sub>, le Contrôle fédéral des finances (CDF) a formulé en 2016 onze recommandations relatives à ce dernier<sup>2</sup>. Il propose notamment à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) d'attribuer plus d'importance à la transparence en ce qui concerne l'indépendance des organismes de contrôle. Il recommande également de créer des possibilités supplémentaires de consultation des documents relatifs aux projets et aux programmes. La modification proposée de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> vise à créer les bases légales nécessaires à ces fins.

Cette modification a également pour objectif d'améliorer la sécurité d'investissement pour les entreprises exemptées de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, puisque la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2020 est liée à certaines incertitudes. En cas de surplus de réduction, les entreprises en question doivent donc pouvoir décider si elles souhaitent continuer à demander des attestations sur la base du mécanisme prévu à l'art. 12, dont la durée est limitée à 2020, ou si elles préfèrent soumettre un projet de compensation au sens de l'art. 5 ou un programme au sens de l'art. 5a et bénéficier ainsi de la période de crédit prolongée visée aux art. 8 et 8a.

## 3. Conséquences financières, sur le personnel et autres conséquences pour la Confédération, les cantons et les communes

La mise en œuvre des *prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers* suit les processus d'exécution applicables aux voitures de tourisme. Les compétences relèvent toujours principalement des autorités fédérales. Il faut prévoir un montant unique de 100 000 francs pour l'information initiale du public et des acteurs du marché, la formation des experts des offices de la circulation routière et l'adaptation des solutions informatiques.

En raison de la conception proposée des mesures, qui implique une introduction progressive (*phasing-in*) et des supercrédits destinés à faciliter la réalisation des objectifs entre 2020 et 2022, les valeurs cibles de 95 g et de 147 g de CO<sub>2</sub>/km seront atteintes plus tard. Initialement, on supposait que

<sup>2</sup> CDF (2016): Prüfung der CO<sub>2</sub>-Kompensation in der Schweiz. Office fédéral de l'environnement. EFK-15374



les objectifs seraient complètement réalisés en 2020 et la valeur cible à atteindre en 2017 pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers était proposée à 175 g de CO<sub>2</sub>/km, laquelle a été supprimée depuis lors par le Parlement. De ce fait, les baisses de recettes prévues pour la Confédération seront légèrement plus faibles que ne l'annonçait le message relatif au premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050 (FF 2013 6771 6937 s.). La baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales et de la surtaxe sur les huiles minérales est d'environ 140 millions de francs en moyenne annuelle entre 2016 et 2030 (message: 200 millions de francs). La baisse de la taxe sur la valeur ajoutée, en tenant compte désormais des déductions de l'impôt préalable, est d'environ 19 millions de francs (message: 40 millions de francs). Comme la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales est plus faible que prévu, la diminution des ressources allouées au financement spécial pour la circulation routière et partant la réduction des contributions aux cantons pour le financement de mesures non techniques seront plus faibles qu'indiqué dans le message relatif au premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050. Cette baisse représente environ 10 millions de francs (message: 14,3 millions de francs).

Le *renforcement du programme Bâtiments* implique une augmentation correspondante des demandes de subvention et de la charge de travail découlant de leur examen. Les cantons doivent employer leurs propres ressources pour assurer le traitement des demandes. La Confédération prévoit, pour assurer l'exécution par les cantons, une indemnité forfaitaire de 5% des contributions d'encouragement allouées par le canton si elles sont imputables au titre de participation de la Confédération (cf. art. 108 de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>). Le versement des contributions globales et le renforcement du controlling des mesures visant la qualité prises par les cantons induisent des charges de personnel supplémentaires également pour la Confédération. Ce coût supplémentaire sera couvert par les ressources disponibles. Pour les projets de géothermie, qui peuvent désormais obtenir un soutien de 30 millions de francs par année, un montant de 0,5 million de francs est réservé à l'exécution et à l'évaluation de la demande. Ces frais sont financés par la taxe sur le CO<sub>2</sub>. Le pourcentage des recettes qui est retranché pour l'indemnisation des frais d'exécution diminue à 1,4% en raison de l'augmentation de la taxe à partir de 2018 (art. 132 de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>).

L'exécution du *remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> pour les installations CCF* et l'établissement des rapports incombent à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et à la Direction générale des douanes (DGD). En raison des limites de puissance, il y a lieu de penser qu'environ 200 installations sur les quelque 1000 existantes sont en mesure de demander un remboursement partiel pour autant qu'elles respectent les nouvelles prescriptions sur la protection de l'air. Le seuil de puissance calorifique de combustion déterminant le droit des installations à un remboursement a été fixé à 0,5 MW, afin de réduire les coûts d'exécution. Selon des estimations approximatives, le montant du remboursement devrait largement atteindre 8 millions de francs par an en considérant une taxe sur le CO<sub>2</sub> de 96 francs par tonne de CO<sub>2</sub>. L'OFEV prévoit un besoin supplémentaire de personnel de 0,5 poste à plein temps et la DGD de 0,2 poste à plein temps. Ces deux offices estiment que les charges supplémentaires de personnel pourront être absorbées par des compensations internes. Le traitement des demandes de remboursement implique une adaptation de la solution informatique actuelle, qui entraînera un coût unique de 35 000 francs.

## 4. Conséquences sur l'économie, l'environnement et la société

L'effet principal des *valeurs cibles d'émission de CO<sub>2</sub> fixées pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers* est de réduire la consommation de carburant, c'est-à-dire



les émissions de CO<sub>2</sub>. Comme cette mesure sera introduite selon les modalités proposées en l'occurrence (phase d'introduction progressive renforcée et supercrédits), on s'attend à des sanctions plus basses que celles prévues dans le message relatif au premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050, qui table sur la réalisation des objectifs en 2020; les objectifs seront par ailleurs atteints trois ans plus tard. Les réductions de CO<sub>2</sub> obtenues en moyenne annuelle seront d'environ 460 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an (message relatif au premier paquet de mesures de la Stratégie énergétique 2050: 680 000 tonnes [FF 2013 6771 6937 s.]). Ce résultat correspond à une réduction de la consommation de carburant de 185 millions de litres (91 millions de litres d'essence, 94 millions de litres de diesel; message: 273 millions de litres au total). En outre, l'utilisation de véhicules électriques évite localement toute émission de polluants atmosphériques. Selon la branche automobile, il est possible d'atteindre les objectifs tant en améliorant l'efficacité des véhicules dotés d'un moteur à combustion qu'en accroissant la part des véhicules à propulsion alternative. En fonction de la réaction de la branche, même en cas de réalisation moyenne des objectifs, les montants annuels totaux des sanctions seront au maximum de 56 millions de francs pour les voitures de tourisme et au maximum de 21 millions de francs pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers. Quant aux consommateurs ou acheteurs de véhicules, ils bénéficieront d'économies nettes importantes tout au long de la durée de vie des véhicules grâce à la consommation réduite de carburant: les coûts éventuellement supérieurs des véhicules plus efficaces seront amortis en moins de temps.

En matière de combustibles, le renforcement et le changement de système du *programme Bâtiments* induisent, grâce aux modifications prévues de la loi, une efficacité énergétique accrue et une augmentation de la part revenant aux énergies renouvelables, ce qui correspond à une réduction de la consommation d'agents énergétiques fossiles. Les effets sur la consommation énergétique finale seront positifs notamment dans les secteurs des ménages, de l'industrie et des services. De plus, les mesures d'efficacité fructueuses au sein du programme Bâtiments permettront de réduire continuellement les besoins d'énergie en hiver, ce qui renforce la sécurité de l'approvisionnement. En contribuant à réduire la consommation, le programme Bâtiments diminuera nettement la dépendance des agents énergétiques fossiles.

Le *remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> pour les installations CCF* contribue à renforcer la sécurité de l'approvisionnement en électricité tout en créant des incitations supplémentaires pour des mesures d'efficacité énergétique. Selon les estimations, quelque 2 millions de francs supplémentaires pourraient être investis chaque année dans des mesures d'efficacité. Pourtant, malgré ces mesures, les émissions de CO<sub>2</sub> augmenteront vraisemblablement, ce qui entre en contradiction avec les objectifs de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

Les nouvelles règles définies à l'*art. 5* et à l'*art. 12* inciteront les entreprises exemptées de la taxe à continuer d'investir dans des mesures non rentables de réduction des émissions de gaz à effet de serre malgré les incertitudes liées à la révision totale de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Ces incitations auront des effets positifs sur les émissions de CO<sub>2</sub> de l'industrie suisse et, par là, un impact significatif sur l'environnement.

## 5. Relation avec le droit européen

Les modifications à l'échelon de l'ordonnance n'entraînent aucun changement dans la relation avec le droit européen actuellement en vigueur. Comme auparavant, la Suisse reconnaît le droit européen en matière de technique des véhicules. Elle continuera d'adapter volontairement et autant que possible à la réglementation européenne les mesures de politique climatique dans le domaine des véhicules, de manière à offrir les mêmes conditions-cadres à l'économie et à éviter les entraves à l'importation de véhicules.



## 6. Commentaires des dispositions

### Chapitre 1 Dispositions générales

#### Section 2 Définitions

##### Art. 2

Les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers, désormais également soumis aux prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, sont définis à l'art. 2. Les voitures de livraison (let. a<sup>bis</sup>) et les tracteurs à sellette légers (let. a<sup>ter</sup>) dont le poids dépasse 2585 kg (ou dont la masse de référence est de 2610 kg ou plus selon les réglementations européennes sur la mesure des émissions de polluants et de la consommation de carburant) sont exceptés s'ils sont pesés selon la procédure de mesure pour les voitures automobiles lourdes et ne présentent pas pour cette raison de valeur d'émission en g CO<sub>2</sub>/km.

Les véhicules à usage spécial ne sont pas considérés comme des véhicules au sens de la présente ordonnance. A cet égard, référence est désormais faite au règlement (CE) n° 443/2009<sup>3</sup> et au règlement (UE) n° 510/2011<sup>4</sup> dans l'annexe II, section B, ch. 5, de la directive 2007/46/CE<sup>5</sup>. Les voitures de tourisme sont définies comme véhicules de la catégorie M1 et du type de véhicule 1, tandis que les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers sont attribués à la catégorie N1 et aux types de véhicule 30 ou 38.

#### Section 5 Attestations pour des projets et des programmes de réduction des émissions réalisés en Suisse

##### Art. 5, al. 1, let. c, ch. 3

L'adaptation de l'art. 5, al. 1, let. c, ch. 3, permet aux entreprises exemptées de la taxe qui ont un objectif d'émission de décider si elles souhaitent continuer à demander des attestations sur la base du mécanisme de l'art. 12, dont la durée est limitée à 2020, ou si elles préfèrent désormais soumettre un projet de compensation au sens de l'art. 5 ou un programme au sens de l'art. 5a et bénéficier ainsi de la période de crédit visée aux art. 8 et 8a.

##### Art. 5a, al. 3

Les programmes regroupent plusieurs petits projets. La pratique a toutefois montré que les responsables du programme ne réussissent pas toujours à réaliser plus d'un des projets inclus dans le programme avant la fin de la période de crédit. L'art. 5a, al. 3, dispose désormais que les programmes qui, à la fin de la première période de crédit, ne comprennent qu'un seul projet, sont poursuivis en tant que projets (autonomes). Cela permet de réduire substantiellement les coûts de la nouvelle validation, car il n'est alors plus nécessaire de vérifier ni le respect des critères d'inclusion des projets dans le programme ni la gestion de ces derniers.

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers, JO L 140 du 5.06.2009, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 333/2014, JO L 103 du 5.04.2014, p. 15.

<sup>4</sup> Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers, JO L 145 du 31.05.2011, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 253/2014, JO 84 du 20.03.2014, p. 1.

<sup>5</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre), JO L 263 du 9.10.2007, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 2015/166, JO L 28 du 3.02.2015, p. 3.



*Art. 6, al. 2, let. j*

L'art. 6, al. 2, let. j, exige nouvellement que des informations sur la durée des projets inclus dans un programme soient fournies, car de tels projets peuvent avoir un caractère de projets autonomes.

*Art. 10, al. 1 et 1<sup>bis</sup>*

Pour que l'OFEV puisse se prononcer sur la délivrance d'attestations en se fondant sur le dossier de la demande, il faut que le dossier en question soit complet. Des visites sur site sont ainsi désormais possibles.

En vertu de l'art. 133, al. 2, let. b, l'OFEV peut exiger, dans des cas particuliers, le contrat portant sur l'exécution de la validation et de la vérification que le requérant conclut avec l'organisme de validation ou de vérification. Cette requête peut intervenir en particulier lorsqu'un organisme de validation ou de vérification a fourni des prestations insuffisantes à plusieurs reprises et que cette pratique pourrait donner à penser qu'elle relève du dumping.

L'art. 10, al. 1<sup>bis</sup>, prévoit que l'OFEV se prononce sur la délivrance d'attestations en se fondant sur les informations visées à l'al. 1 du même article.

**Section 5a Attestations pour les entreprises ayant pris un engagement de réduction ou conclu une convention d'objectifs concernant l'évolution de leur consommation d'énergie**

*Art. 12, al. 1, phrase introductive et let. c, et 3*

Les entreprises exemptées de la taxe sur le CO<sub>2</sub> qui réalisent un projet de compensation au sens de l'art. 5 ou un programme au sens de l'art. 5a perdent leur droit à la délivrance d'attestations au titre de l'art. 12 (al. 1) pour l'ensemble du périmètre d'engagement à partir du début de l'effet du projet ou du programme, c'est-à-dire à partir du moment où des attestations leur sont délivrées au titre de l'art. 5 ou 5a. Cette procédure permet d'éviter le double comptage jusqu'en 2020 sans grand effort supplémentaire de la part d'aucun des acteurs concernés. L'al. 3 est déplacé à l'art. 74a.

Un renvoi à la nouvelle loi sur l'énergie est par ailleurs adapté dans cette disposition.

*Art. 12a, al. 1, let. d*

Un renvoi à la nouvelle loi sur l'énergie est adapté dans cette disposition.

**Section 5b Gestion des attestations et protection des données**

*Art. 14, al. 2*

L'OFEV peut publier des informations tirées des demandes de délivrance d'attestation en préservant le secret de fabrication et le secret d'affaires (al. 1). Pour augmenter la transparence, l'OFEV applique une procédure standard consistant, une fois l'examen de la demande terminé, à publier la description du projet ou du programme, de même que les rapports de suivi et les rapports d'expertise y relatifs.

Pour que le processus de publication puisse suivre de près l'enregistrement du projet ou du programme et la délivrance d'attestations tout en préservant le secret de fabrication et le secret d'affaires, l'al. 2 (nouveau) exige explicitement du requérant qu'il indique à l'OFEV les parties de la demande qui, selon lui, contiennent des informations couvertes par le secret de fabrication ou le secret d'affaires.



## **Chapitre 3 Mesures visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers**

### **Section 1 Dispositions générales**

#### *Art. 17*

L'art. 17 regroupe les actuels art. 17 à 19 en les étoffant de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers. Il établit en outre que l'état de ces véhicules (voiture de tourisme, voiture de livraison ou tracteur à sellette léger) lors de leur première immatriculation est déterminant. Pour la catégorie des voitures de tourisme, ce point était réglé jusqu'alors à l'art. 2, let. a. L'al. 3 selon lequel les voitures de tourisme ne peuvent être immatriculées que si l'importateur ou le constructeur a satisfait à certaines obligations, telles que remplir le rapport d'expertise (grands importateurs) ou acquitter le montant de la sanction le cas échéant (petits importateurs), est repris à l'art. 23. Pour le reste, l'art. 17 demeure inchangé.

### **Section 2 Importateurs et constructeurs**

#### *Art. 18* Grand importateur

L'art. 18 reprend le contenu de l'actuel art. 20 en l'étoffant de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers. Selon le nombre de véhicules appartenant à l'une ou à l'autre catégorie (voitures de tourisme d'une part, voitures de livraison et tracteurs à sellette légers d'autre part), l'importateur peut avoir un statut différent d'une catégorie à l'autre. C'est ainsi qu'il peut, par exemple, être considéré comme grand importateur de voitures de tourisme et comme petit importateur pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.

La preuve doit être établie que le nombre minimal de véhicules ont été immatriculés sous un code de titulaire de réception par type ou sous un code de grand importateur pour que le statut de grand importateur soit attribué.

#### *Art. 19* Traitement provisoire en tant que grand importateur

L'art. 19 reprend le contenu de l'actuel art. 21 en l'étoffant de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers.

L'al. 2 apporte une précision conformément à la pratique d'exécution: l'importateur peut demander en tout temps pendant l'année de référence d'être provisoirement traité comme grand importateur. Mais la prise en compte de véhicules dans son parc de nouvelles voitures comme grand importateur ne commencera qu'à partir du moment où l'OFEN aura accepté sa demande.

#### *Art. 20* Petit importateur

L'art. 20 reprend le contenu de l'actuel art. 22 en l'étoffant de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers.

#### *Art. 21* Constructeur

Toutes les dispositions prévues pour les importateurs s'appliquent par analogie aux constructeurs suisses. De ce fait, si au moins 50 voitures de tourisme ou plus de cinq voitures de livraison ou cinq tracteurs à sellette légers d'un constructeur ont été mis en circulation pour la première fois l'année précédant l'année de référence, les dispositions applicables aux grands importateurs s'appliquent à ce constructeur durant l'année de référence. Si ces conditions ne sont pas remplies, les dispositions applicables aux petits importateurs s'appliquent.

Durant la période de 2012 à 2016, aucun véhicule issu de la production indigène n'était soumis aux prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>.



**Art. 22** Groupement d'émission

L'art. 22 reprend le contenu de l'actuel art. 23 à deux modifications près: l'al. 2 de l'actuel art. 23 est supprimé de l'ordonnance, mais son contenu – un groupement d'émission a les mêmes droits et les mêmes obligations qu'un producteur ou qu'un grand importateur – vaut cependant sans changement, puisqu'il est déjà inscrit à l'art. 11, al. 3, de la loi sur le CO<sub>2</sub>; l'actuel al. 4 est également supprimé du texte de l'ordonnance, car le droit des cartels, également applicable dans le domaine régi par les prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, garantit déjà que la création de groupements d'émission ne légitime pas la formation d'ententes sur les prix, de sorte qu'il est en l'occurrence possible de renoncer à une disposition.

**Section 3 Bases de calcul**

**Art. 23** Documents requis

L'art. 23 reprend et complète l'actuel art. 29. Les al. 1 à 3 arrêtent et complètent la disposition auparavant prévue à l'art. 17, al. 3, en relation avec les art. 29 et 30: les véhicules ne peuvent être immatriculés que si l'Office fédéral des routes (OFROU) dispose, grâce à la réception par type, des données requises pour l'attribution du véhicule à un parc de véhicules neufs et pour le calcul d'une éventuelle sanction au sens de l'art. 13 de la loi sur le CO<sub>2</sub> (al. 1). S'agissant des véhicules sans réception par type, l'al. 2 comprend désormais une liste explicite des documents que le grand importateur doit soumettre à l'OFROU avant la première immatriculation. L'al. 3 selon lequel un véhicule importé par un petit importateur ne peut être immatriculé que lorsque ce dernier a acquitté le montant de l'éventuelle sanction auprès de l'OFROU, est repris de l'actuel art. 29, al. 2. L'al. 3 comprend désormais une liste explicite des documents que le grand importateur doit soumettre à l'OFROU avant la première immatriculation.

L'al. 4 règle désormais le décompte des véhicules au niveau du parc de véhicules neufs d'un grand importateur (cession). Un tel décompte permet notamment aussi aux petits importateurs de bénéficier du calcul de la sanction moyenne pour l'ensemble d'un parc de véhicules, un calcul qui s'applique sinon uniquement aux grands importateurs. L'accord passé entre le grand ou le petit importateur cédant et le grand importateur cessionnaire relève du droit privé. Annoncé en la forme d'une demande d'attestation portant la signature du grand importateur reprenneur, il doit être réceptionné par l'OFROU avant la première mise en circulation du véhicule. Le véhicule une fois mis en circulation ne peut plus faire l'objet d'une cession.

De manière générale et plus particulièrement pour les véhicules de livraison et les tracteurs à sellette légers qui sont fabriqués en plusieurs étapes, l'importateur est responsable de présenter les bases de calcul correspondantes, même si le véhicule en question n'est complété qu'après l'importation.

**Art. 24** Emissions de CO<sub>2</sub> et poids à vide des véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type

Les dispositions de l'actuel art. 24 sont largement reprises. Elles sont complétées par la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers. Les valeurs de CO<sub>2</sub> déterminées selon la procédure NCEC continuent d'être utilisées, conformément à la réglementation de l'UE.

Si les données sont déterminées conformément à l'al. 1, partant selon la réception suisse par type, le poids à vide maximum et les émissions de CO<sub>2</sub> combinées maximales de toutes les versions autorisées sont déterminants par numéro de réception par type et par variante de transmission. L'importateur a aussi la possibilité de fournir à l'OFROU, dans le délai visé à l'al. 5, d'autres sources de données telles que le certificat de conformité (*Certificate of conformity*, COC).



La réception par type des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers n'indique pas le poids à vide de certains véhicules. Dans de tels cas, le poids à vide défini à l'art. 7 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41) inscrit dans le rapport d'expertise (formulaire 13.20 A) lors du contrôle du véhicule est déterminant (al. 2).

Si les données transmises selon l'al. 3, let. a, reposent sur le certificat de conformité (*Certificate of Conformity*, COC), les positions 49.1 (émissions combinées; valeur NCEC) et 13.2 (masse du véhicule en ordre de marche) sont déterminantes pour chiffrer les émissions de CO<sub>2</sub> et le poids à vide. Si l'on ne dispose pas des données de la position 13.2, la position 13 est déterminante pour le poids à vide. Si l'on utilise des données issues de la réception suisse par type des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers construits en plusieurs étapes (réception multiétape), la sanction se calcule sur la base des émissions de CO<sub>2</sub> et du poids à vide du véhicule complété.

L'al. 3, let. b, prévoit la possibilité d'appliquer le règlement (CE) 692/2008<sup>6</sup> pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> et le poids à vide du véhicule s'il s'agit de voitures de livraison et de tracteurs à sellette légers construits en plusieurs étapes. Les données que l'importateur peut fournir à l'OFROU sont énumérées à la let. b. Cette option présente le double avantage que la charge de la sanction ne dépend pas des superstructures effectives, dont l'importateur du véhicule de base n'est pas responsable selon les circonstances, et que les données qui fondent la sanction peuvent être déterminées déjà sur la base du dossier technique du véhicule de base.

L'al. 4 reprend les dispositions matérielles de l'actuel art. 25, al. 1<sup>bis</sup>.

L'al. 5 fixe les délais de transmission des données et des preuves visées aux al. 3 et 4.

L'al. 6 reprend les dispositions matérielles de l'actuel art. 24, al. 3.

#### **Art. 25** Emissions de CO<sub>2</sub> et poids à vide des véhicules qui n'ont pas fait l'objet d'une réception par type

L'art. 25, al. 1, est étoffé de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers. Les importateurs sont notamment tenus de collaborer (art. 13 de la loi fédérale sur la procédure administrative [RS 172.021]) s'agissant de l'équivalence des réceptions étrangères ou de réceptions régies par le droit international.

L'a. 2 définit, pour les voitures de livraison ou les tracteurs à sellette légers avec réception par type multiétape, quelles sont les preuves déterminantes pour calculer les émissions de CO<sub>2</sub> et le poids à vide du véhicule complété.

Si les preuves visées aux al. 1 ou 2 ne peuvent être fournies, les émissions de CO<sub>2</sub> sont calculées comme auparavant conformément à l'al. 3, c'est-à-dire selon les dispositions de l'annexe 4. L'al. 3 mentionne dorénavant le poids à vide déterminant au sens de l'art. 7 OETV, exprimé en kg (auparavant, cette mention figurait à l'annexe 4). Afin de prévenir les abus, il est désormais demandé que cette valeur soit attestée par l'importateur au moyen d'un bulletin de pesage.

Le champ d'application de l'art. 4 est étendu à la catégorie des véhicules de livraison et des tracteurs à sellette légers, une valeur forfaitaire de 400 g CO<sub>2</sub>/km étant admise pour ces véhicules si leurs émissions de CO<sub>2</sub> ne peuvent être calculées conformément aux formules figurant à l'annexe 4.

#### **Art. 26** Facteurs de réduction du CO<sub>2</sub> pris en compte pour les véhicules

L'art. 26 réunit les actuels art. 26 et 27 sous un même titre. L'al. 1 reprend l'actuel art. 27 sur les éco-innovations en l'étoffant de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers. Conformément aux règlements de l'UE, la réduction annuelle maximale d'émissions de CO<sub>2</sub> moyennes attribuable à l'éco-innovation par parc de véhicules pour les grands importateurs ou par véhicule pour les petits importateurs est limitée à 7 g de CO<sub>2</sub>/km.

<sup>6</sup> Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, JO L 199 du 28.07.2008, p. 1; modifié par le règlement (UE) 143/2013, JO L 47 du 20.02.2013, p. 51.



L'al. 2 reprend sans changement l'actuel art. 26 sur les voitures de tourisme propulsées au gaz naturel. La part de biocarburant dans le mélange de gaz pouvant être prise en compte s'appuie sur l'art. 3, al. 2, de l'ordonnance du DETEC sur les données figurant sur l'étiquette-énergie des voitures de tourisme neuves (RS 730.011.1) et s'élève à 10%.

La prescription selon laquelle les éco-innovations doivent être prouvées par un COC, contenue jusqu'ici à l'art. 27, al. 2, se trouve désormais à l'art. 24, al. 3, let. a, ch. 3.

#### **Art. 27** Calcul des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> pour les grands importateurs

L'art. 27 définit le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes fondant les sanctions pour les grands importateurs, y compris la règle d'arrondissement. Il règle en outre les allègements visés aux art. 10a, al. 2, et 12, al. 3, de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

L'al. 2 précise quelle part du parc de véhicules neufs est déterminante pour calculer les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> (introduction progressive ou *phasing-in*). Cette disposition, qui se trouvait jusqu'ici à l'art. 12, al. 3, de la loi sur le CO<sub>2</sub>, est désormais déléguée au Conseil fédéral. La phase introductive proposée en l'occurrence va plus loin que la réglementation de l'UE tant pour les voitures de tourisme que pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers. L'al. 3 réglemente la surpondération des véhicules particulièrement efficaces. Ce point était réglé jusqu'ici à l'art. 141 de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>. Les mêmes facteurs sont prévus pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers. S'agissant des voitures de tourisme, cette réglementation correspond à celle de l'UE. Pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers, les réglementations de la Suisse et de l'UE diffèrent. En outre, l'al. 3 limite à 7,5 g/km la réduction des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> cumulée sur trois ans. Dans ce contexte, la réduction annuelle ne sera prise en compte que dans la mesure où un éventuel dépassement de la valeur cible aura été ramené à zéro. La réduction sera prise en compte l'année de référence durant laquelle les véhicules visés ont été immatriculés.

#### **Art. 28** Valeur cible spécifique

L'art. 28 reprend largement le contenu de l'actuel art. 28 en l'étoffant du renvoi à l'art. 11 du règlement (UE) n° 510/2011<sup>7</sup>, qui s'applique aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers.

La valeur cible normalisée à l'actuel al. 4, selon laquelle il est possible de décompter séparément les marques de véhicule avec une valeur cible spécifique adaptée, pour un seul véhicule ou pour l'ensemble d'un parc selon le nombre de véhicules immatriculés, est abrogée. Si un importateur est réputé grand importateur durant l'année de référence concernée, à savoir qu'il dépasse en tant que grand importateur provisoire les nombres de véhicules figurant à l'art. 19, al. 3, et qu'il importe des véhicules de constructeurs au bénéfice d'une dérogation en vertu des dispositions correspondantes de l'UE, ces véhicules sont décomptés, indépendamment de leur nombre, après une communication préalable à l'OFEN, comme s'il s'agissait de son propre parc de véhicules neufs. On veut ainsi empêcher que la concurrence ne soit entravée au sein des marques entre des véhicules dont la valeur cible spécifique a été adaptée et dont souvent seul un petit nombre d'unités sont écoulées.

#### **Art. 29** Montants des sanctions

L'art. 29 règle, sur la base de l'art. 13 de la loi sur le CO<sub>2</sub>, les principes que doit appliquer le DETEC chaque année pour fixer dans la nouvelle annexe 5 les montants à verser par véhicule et gramme de CO<sub>2</sub> excédant la valeur cible.

<sup>7</sup> Règlement (UE) no 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers, JO L 145 du 31.05.2011, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 253/2014, JO 84 du 20.03.2014, p. 1.



L'al. 2 précise comment fixer le taux de change euro/franc applicable au calcul du montant. Un cours moyen annuel doit être calculé sur la base de moyennes journalières telles que les publie l'Administration fédérale des douanes (AFD) et telles qu'elles sont utilisées entre autres par l'Administration fédérale des contributions (AFC) pour calculer le cours mensuel moyen actuel.

#### **Section 4 Facturation et recouvrement de la sanction pour les grands importateurs**

*Art. 30* Sanction en cas de non-respect de la valeur cible spécifique

L'art. 30 reprend et précise le contenu de l'actuel art. 31. L'al. 4 reprend le contenu de l'actuel art. 33, al. 4. L'al. 2 arrête désormais le principe selon lequel le dépassement de la valeur cible est arrondi au dixième de gramme inférieur de CO<sub>2</sub>/km

*Art. 31* Acomptes trimestriels

L'art. 31, al. 1, correspond à l'actuel art. 31, al. 1. Les al. 2 et 3 de l'art. 31 reprennent largement le contenu de l'actuel art. 33, al. 1 à 3.

*Art. 32* Délai de paiement et intérêts

L'art. 32 regroupe les actuels art. 32 (délai de paiement) et 34 (intérêt moratoire et intérêt sur montants à rembourser). Le délai de paiement de 30 jours s'applique désormais expressément non seulement à la facture finale, mais aussi aux acomptes trimestriels. Si la facture finale débouche sur un solde en faveur de l'importateur, ce montant doit lui être remboursé dans le même délai avec, en sus, un intérêt sur montants à rembourser.

*Art. 33* Décision en matière de sanction

L'art. 33 correspond à l'actuel art. 35. Désormais, cependant, un refus actif de l'importateur ne représente plus une condition à ce qu'une sanction soit prononcée. Si, malgré un rappel, un grand importateur ne règle pas la facture ou la facture finale, il appartient à l'OFEN de prononcer la sanction, qui vaudra titre de mainlevée dans la procédure de poursuite.

*Art. 34* Garanties

L'art. 34 correspond sur le fond à l'actuel art. 36.

#### **Section 5 Facturation et recouvrement de la sanction pour les petits importateurs**

*Art. 35*

L'art. 35 règle désormais pour les petits importateurs le calcul et le recouvrement de l'éventuelle sanction visée à l'art. 13 de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

L'al. 2, 2<sup>e</sup> phrase, règle la réduction de la sanction frappant les petits importateurs en vertu de l'art. 13, al. 3, de la loi sur le CO<sub>2</sub>. L'al. 3 règle les modalités de recouvrement pour les petits importateurs par analogie aux grands importateurs. L'al. 4 attribue désormais à l'OFROU la compétence de prononcer la sanction.

#### **Section 6 Rapport et information du public**

*Art. 36*

L'art. 36 reprend et complète l'actuel art. 37.

L'al. 1 subit une légère adaptation rédactionnelle et il est étoffé de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers. Le moment où sera établi le prochain rapport des-



tiné aux commissions parlementaires compétentes est adapté en fonction de la date d'entrée en vigueur. Le rapport sur les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers sera établi pour la première fois en 2022, car les dispositions visant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ne s'appliqueront qu'à partir de 2020 pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.

L'al. 3 prévoit désormais une information détaillée du public sur les résultats de l'exécution. A cet effet, il énumère les informations à publier.

## **Section 7 Utilisation du produit de la sanction prévue à l'art. 13 de la loi sur le CO<sub>2</sub>**

### *Art. 37*

L'art. 37 reprend le contenu de l'actuel art. 39. L'actuel art. 38 est abrogé, car il ne fait que répéter l'art. 37 de la loi sur le CO<sub>2</sub> et l'art. 2, al. 1, let. d, de la loi sur les fonds d'infrastructure.

L'art. 37 de la loi sur le CO<sub>2</sub>, est actuellement en phase de révision dans le cadre du projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le FORTA nouvellement créé se verra attribuer le produit de la sanction alloué jusqu'alors au fonds d'infrastructure. Le projet FORTA mentionné a été accepté par le peuple et les cantons le 12 février 2017 et entrera vraisemblablement en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. C'est pourquoi l'art. 37 est adapté en conséquence dans le cadre de la présente révision.

Le moment auquel le produit à verser au fonds est fixé n'est désormais plus le 31 décembre de l'année de référence. L'expérience des années précédentes a montré que le produit subit de fortes fluctuations en fin d'année et qu'il pouvait même, en raison du système comptable, présenter des valeurs négatives, ce qui ne va pas sans susciter des problèmes comptables. Le produit doit pour cette raison désormais être versé seulement une fois établi le décompte final de l'OFEN, ce qui est le cas environ au milieu de l'année suivante. Cette modification permet d'exclure qu'il ne soit procédé à des «apports négatifs» au fonds pour des raisons liées au système comptable.

Le produit doit ainsi déjà être versé au fonds au cours de l'année qui suit celle où il a été perçu, après l'établissement du décompte final par l'OFEN. Le report de deux ans du versement au fonds tel qu'il se pratiquait jusqu'alors est abandonné avec cette nouvelle disposition. A l'origine, cette formule avait été choisie afin d'améliorer l'exactitude du budget, mais la pratique n'a montré aucun avantage compte tenu de la difficulté d'établir des pronostics.

### *Art. 74a* Imputation des attestations à l'objectif d'émission

Ce nouvel article remplace l'actuel art. 12, al. 3, et le complète en disposant que les réductions d'émissions obtenues dans le cadre de projets ou de programmes au sens de l'art. 5 ou 5a sont considérées comme des émissions produites par l'entreprise, ce qui permet de les imputer à la réalisation de l'objectif d'émission.

### *Art. 74b* Adaptation de l'engagement de réduction des entreprises qui exploitent des installations CCF

L'art. 74b est introduit comme solution transitoire jusqu'en 2020. L'al. 1 habilite l'OFEV à adapter les engagements de réduction existants (entreprises ne participant pas au système d'échange des quotas d'émissions, SEQE).

Les entreprises hors SEQE qui exploitent une installation CCF ont la possibilité, pour autant qu'elles remplissent les conditions, de déposer jusqu'au 31 mai de l'année suivante auprès de l'OFEV une demande d'adaptation de leur engagement de réduction (al. 2). Les informations que doit contenir la demande sont énumérées à l'al. 3. Les consignes concernant la forme de la demande sont définies par l'OFEV (al. 4).



*Art. 76, al. 1<sup>bis</sup> et 3*

Si une entreprise exploitant une installation CCF au sens de l'art. 96a ou de l'art. 98a ne remplit pas dans les délais son obligation d'investissement, l'OFEV décide la restitution de 40% du montant perçu dans le cadre du remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> prélevée sur les combustibles fossiles utilisés pour produire de l'électricité (al. 1<sup>bis</sup>).

Les montants restitués parce qu'une obligation d'investissement n'a pas été remplie sont versés aux recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub> pour être redistribués au prorata (al. 3).

*Art. 83, al. 2, et art. 90, al. 2*

Les renvois à la nouvelle loi sur l'énergie sont adaptés dans ces deux dispositions.

*Art. 96, al. 1 et 2, let. c*

L'AFD restitue sur demande le montant perçu au titre de la taxe sur le CO<sub>2</sub> aux entreprises exploitant des installations CCF fossiles et qui étaient soumises à cette taxe avant l'introduction de l'art. 32a, al. 1, de la loi sur le CO<sub>2</sub> parce qu'elles ne participaient pas au SEQE et qu'elles ne s'étaient pas engagées à réduire leurs émissions (al. 1, let. b). La loi sur le CO<sub>2</sub> a été légèrement remaniée dans le cadre de la révision totale de la LEn: le nouvel art. 32c correspond à l'ancien art. 31, al. 1, let. a.

*Art. 96a* Remboursement pour les entreprises qui exploitent des installations CCF et qui ont pris un engagement de réduction

L'art. 96a est introduit comme solution transitoire jusqu'en 2020 pour les entreprises actuellement soumises à un engagement de réduction (hors SEQE). Par la suite, cette réglementation spéciale disparaîtra, puisque les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'exploitation d'installations CCF seront intégrées dans le régime d'exemption hors SEQE de 2021 à 2030.

L'al. 1 définit les exigences minimales concernant la taille de l'installation et la production électrique supplémentaire. Si une installation se compose de plusieurs groupes, ceux-ci doivent être pris en compte globalement pour déterminer la puissance calorifique de combustion. Les installations dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont comprises dans le système d'échange des quotas d'émissions (SEQE) et ne sont donc en conséquence pas visées par l'art. 96a al. 1, (let. a). Comme il est fastidieux d'adapter des engagements de réduction existants, une limite minimale a été fixée pour la quantité d'électricité injectée en plus dans le réseau (let. b et c).

Les entreprises hors SEQE visées à l'art. 96a bénéficient du remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub> prélevée sur les combustibles fossiles utilisés pour produire de l'électricité. L'entreprise ne peut conserver 40% du montant restitué que si elle les investit dans des mesures efficaces visant à améliorer l'efficacité énergétique (al. 2). Les 60% restants ne sont pas soumis à une obligation de contrepartie (al. 1).

Les mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique doivent être exécutées dans l'entreprise même ou dans des entreprises ou installations qui prélèvent de l'électricité ou de la chaleur directement de l'installation CCF considérée. Sont également réputées mesures au sens de l'art. 31a, al. 2, de la loi sur le CO<sub>2</sub> les investissements dans les bâtiments qui prélèvent de la chaleur d'une installation CCF par un réseau thermique. Le développement du réseau thermique n'est pas considéré comme une mesure d'efficacité énergétique. Il faut exclure les comptages à double; l'effet des mesures ne doit pas être revendiqué par des tiers tels que les exploitants de projets de compensation, les cantons ou les communes (al. 2, let. d). Pour éviter les doubles comptages, le financement de mesures dans d'autres entreprises hors SEQE ou dans des entreprises qui participent au SEQE est également exclu (let. c). Les investissements doivent générer une amélioration de l'efficacité énergétique: par exemple, les pures acquisitions de remplacement ne sauraient être prises en compte s'agissant de l'accomplissement d'une obligation d'investissement (let. b). Comme les engagements de réduction durent jusqu'au



31 décembre 2020, les mesures doivent être mises en œuvre jusqu'à cette date. L'OFEV peut prolonger ce délai de deux ans au maximum (let. e). Outre le suivi visé à l'art. 72, l'entreprise est tenue d'informer sur les investissements prévus et réalisés en vue d'améliorer l'efficacité énergétique (let. f). En vertu de l'art. 72, al. 4, l'OFEV peut exiger des renseignements supplémentaires, comme la puissance calorifique totale de combustion et la garantie d'origine, si ces informations sont nécessaires à assurer le suivi.

S'agissant des entreprises hors SEQE qui n'adaptent pas leur engagement de réduction, la réglementation actuelle des CCF reste valable: en cas de modification de l'objectif d'émission ou de la mesure, 50% des émissions causées par l'injection supplémentaire d'électricité dans le réseau par rapport à l'année de référence 2012 doivent être compensés par des mesures au sein de l'entreprise. Les 50% restants pourront être compensés par des certificats de réduction d'émissions étrangers.

#### *Art. 98a* Remboursement pour les entreprises qui exploitent des installations CCF

L'art. 98a vise les entreprises qui exploitent une installation CCF et qui ne participent pas au système d'échange de quotas d'émissions ni ne se sont engagées à réduire leurs émissions.

L'al. 1 définit les exigences minimales. Les installations dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont intégrées dans le SEQE.

La taxe sur le CO<sub>2</sub> prélevée sur les combustibles fossiles utilisés pour produire de l'électricité est restituée aux entreprises qui exploitent une installation CCF. L'entreprise ne peut conserver 40% du montant restitué que si elle les investit dans des mesures efficaces visant à améliorer l'efficacité énergétique (al. 2). Aucune contreprestation n'est requise pour les 60% restants de cette restitution (al. 1). Les mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique doivent être exécutées dans l'entreprise même ou dans des entreprises ou installations qui prélèvent directement de l'électricité ou de la chaleur de l'installation CCF considérée. Sont également considérés comme des mesures au sens de l'art. 32b, al. 2, de la loi sur le CO<sub>2</sub>, les investissements dans les bâtiments qui prélèvent de la chaleur, par le truchement d'un réseau thermique, à partir de l'installation CCF considérée. Le développement du réseau thermique n'est pas considéré comme une mesure d'efficacité énergétique. Il faut exclure les comptages à double; l'effet des mesures ne doit pas être revendiqué par des tiers tels que les exploitants de projets de compensation, les cantons ou les communes (al. 2, let. d). Pour éviter les doubles comptages, le financement de mesures dans d'autres entreprises hors SEQE ou dans des entreprises SEQE est également exclu (let. c). Les investissements doivent générer une amélioration de l'efficacité énergétique: par exemple, les pures acquisitions de remplacement ne sauraient être prises en compte s'agissant de l'accomplissement d'une obligation d'investissement (let. b). Les mesures doivent être mises en œuvre au cours des trois années subséquentes. L'OFEV peut prolonger ce délai de deux ans au maximum (let. e).

#### *Art 98b* Demande de remboursement pour les autres entreprises qui exploitent des installations CCF

Les entreprises qui exploitent des installations CCF au sens de l'art. 98a doivent déposer chaque année une demande de remboursement à l'OFEV jusqu'au 30 juin de l'année suivante. Le remboursement survient dans les douze mois. La quantité d'émissions de CO<sub>2</sub> causées par la production d'électricité se calcule sur la base de la production électrique annuelle portée dans la garantie d'origine, exprimée en MWh, et du facteur d'émission de l'agent énergétique utilisé, exprimé en tonnes de CO<sub>2</sub> par MWh (al. 1, let. a).

L'al. 1 arrête quelles autres informations la demande de remboursement doit contenir en tout cas. Il s'agit de la garantie d'origine visée à l'art. 9, al. 1, LEne (let. b), de la puissance calorifique de combustion (let. c), du rapport de suivi (let. d), des données sur l'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> causées par la production d'électricité (let. e), de la confirmation du canton d'implantation selon laquelle l'ordonnance sur la protection de l'air est respectée (let. f), de la description des mesures d'efficacité



énergétique prévues (let. g). A partir d'une puissance calorifique totale de combustion de 20 MW, il est obligatoire de participer au système d'échange de quotas d'émissions (SEQE) visé à l'art. 16 de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Il n'est pas possible de dissocier des installations CCF d'une entreprise qui participe au SEQE. De plus, la restitution de la taxe nécessite des informations sur les combustibles fossiles utilisés pour produire de l'électricité, présentées sous la forme d'une comptabilité établissant l'état des stocks (let. h), de manière à pouvoir vérifier le montant de la taxe appliqué pour la période concernée (let. j). Cette exigence vaut en particulier pour les combustibles liquides et pour le gaz naturel stocké localement. Les factures des combustibles achetés, taxe sur le CO<sub>2</sub> comprise, doivent également être remises (let. i). L'OFEV fixe des exigences formelles concernant la demande (al. 2).

Une fois effectué son contrôle des données visées à l'al. 2, let. a à d, l'OFEV transmet la demande de remboursement à l'AFD, qui procède au remboursement (al. 3). Le rapport de suivi, qui doit être remis conformément à l'al. 1, let. d, doit couvrir une période de douze mois. La description des mesures prévues et mises en œuvre ainsi que celle des investissements réalisés permettent à l'OFEV d'observer suffisamment tôt si les entreprises respectent les prescriptions. L'OFEV émet des consignes concernant ce rapport, que les entreprises sont tenues d'observer.

**Art. 98c** Périodicité du remboursement pour les entreprises qui exploitent des installations CCF et qui ne participent pas au SEQE et ne sont pas soumises à un engagement de réduction  
La demande de remboursement est déposée pour une période de douze mois (al. 1) et doit être transmise au plus tard le 30 juin à l'OFEV pour les combustibles consommés l'année précédente ou au cours de l'exercice clos l'année précédente. Après avoir effectué son contrôle, l'OFEV transmet la demande visée à l'art. 98b, al. 3, à l'AFD (al. 2).

Si le délai n'est pas respecté, le droit à un remboursement expire (al. 3).

Si une entreprise ne remplit pas dans les délais son obligation d'investir, l'OFEV décide la restitution de 40% du montant remboursé (art. 76).

## **Chapitre 9 Utilisation du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub>**

### **Section 1 Contributions globales pour la réduction à long terme des émissions de CO<sub>2</sub> des bâtiments**

**Art. 104** Droit aux contributions globales

L'al. 1 dispose que la Confédération accorde aux cantons des contributions globales conformément à l'art. 34, al. 1, de la loi sur le CO<sub>2</sub>, afin d'encourager des mesures de réduction à long terme des émissions de CO<sub>2</sub> des bâtiments, y compris celles destinées à l'abaissement de la consommation d'électricité durant les mois d'hiver, si: (a) les exigences visées aux art. 55 à 60 OEnE sont respectées, (b) les mesures (y compris celles destinées à l'abaissement de la consommation d'électricité durant les mois d'hiver) réduisent efficacement les émissions de CO<sub>2</sub> et (c) les mesures sont mises en œuvre de manière harmonisée au niveau intercantonal. La référence aux dispositions de l'OEnE, à la let. a, met en évidence que les ressources que le canton met à disposition (crédit cantonal propre) doivent se rapporter au programme que les contributions globales de la Confédération encouragent. En d'autres termes, le canton doit mettre à disposition au moins un crédit pour un programme au sens de l'art. 34, al. 3, let. a, de la loi sur le CO<sub>2</sub> (mesures directes). Simultanément, en vertu de l'art. 34, al. 3, let. b, de la loi sur le CO<sub>2</sub>, au moins 80% du crédit annuel approuvé que le canton déclare à la Confédération doit être affecté à des mesures visant l'utilisation de l'énergie et des rejets de chaleur au sens de l'art. 50 LEnE, de manière à ce que la règle des 80% prévue à l'art. 106 puisse être respectée. L'exigence de la libération d'un crédit financier (cf. art. 55, al. 2, let. b, OEnE) a pour unique but le maintien d'une contribution complémentaire. Le canton obtient la contribution de base indépendamment du fait qu'il ait libéré un crédit cantonal. Les let. b et c correspondent au contenu de l'actuel art. 104, al. 2,



let. a et b. Les mesures sont en particulier efficaces lorsqu'elles présentent un bon rapport coûts-utilité, qu'elles ne suscitent pas d'effets d'aubaine dans la mesure du possible et qu'elles présentent un important potentiel d'application. Pour que la mise en œuvre de ces mesures soit finalement harmonisée, chaque canton doit s'engager, pour le moins, à mettre en œuvre l'une des trois variantes du programme d'encouragement de base (assainissement de bâtiments par des mesures individuelles, assainissement de bâtiments par étapes importantes et assainissement de bâtiments total sans étape) issues du Modèle d'encouragement harmonisé des cantons (ModEnHa 2015). En sus du programme d'encouragement de base, il est loisible aux cantons de promouvoir des mesures supplémentaires tirées du ModEnHa 2015 et qui correspondent aux affectations prévues par les contributions globales. En tout état de cause, les conditions aux contributions d'encouragement ainsi que les limites inférieures et supérieures qui leur sont fixées (au maximum 50% des investissements totaux), telles que les prévoit le ModEnHa 2015, doivent être respectées.

L'al. 2 arrête que les mesures suivantes, en particulier, n'ouvrent pas droit aux contributions globales: (a) les mesures mises en œuvre dans des entreprises qui sont soumises à un engagement de réduction conformément à la loi sur le CO<sub>2</sub> ou qui participent au SEQE et (b) les mesures mises en œuvre dans le cadre d'accords passés avec la Confédération au sens de l'art. 4, al. 3, de la loi sur le CO<sub>2</sub> en vue d'atteindre l'objectif de réduction légal, lorsqu'elles ne permettent pas de diminuer davantage les émissions et (c) les mesures faisant déjà l'objet d'une aide de la Confédération (p. ex. mises au concours par appels d'offres, programme SuisseEnergie, etc.) ou d'une organisation privée du domaine du climat (p. ex. Fondation Centime Climatique, KliK, etc.), lorsqu'elles ne permettent pas de diminuer davantage les émissions. Ces exclusions doivent permettre de délimiter clairement les divers instruments de la loi sur l'énergie et de la loi sur le CO<sub>2</sub> tout en évitant les comptages doubles, autrement dit une prise en compte à double des effets obtenus.

#### *Art. 105* Procédure

Comme les bases fondant les contributions globales sont désormais régies par la LEne et, de ce fait, par l'OEne, le nouvel art. 105 renvoie pour la procédure aux art. 63, 64 et 67 OEne. A ce propos, notons que (a) le canton doit déclarer dans sa demande de contributions globales, outre l'observation des conditions visées à l'art. 63, al. 1, OEne, qu'il est disposé à mener un programme de mesures conformément à l'art. 104 et (b) l'OFEN transmet la demande à l'OFEV, à titre d'information, en complément de la disposition de l'art. 64 OEne. Les let. a et b correspondent au contenu de l'actuel art. 105, al. 2 et 3, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>.

#### *Art. 106* Utilisation des moyens

Le nouvel art. 106 prévoit que le canton doit consacrer au moins 80% des moyens constitués par les contributions globales de la Confédération et les crédits qu'il alloue au programme concerné et pour le calcul de la contribution complémentaire (cf. art. 34, al. 3, let. b, loi sur le CO<sub>2</sub>), à des mesures destinées à l'utilisation de l'énergie et des rejets de chaleur au sens de l'art. 56 LEne. Cette disposition vise à garantir que soient prioritairement soutenues des mesures dont l'efficacité est prouvée (art. 104, al. 1, let. b). Les mesures prises aux fins d'information et de conseil (art. 47 LEne) de même que pour la formation et la formation continue (art. 48 LEne) comptent au nombre des piliers importants, mais il n'est pas possible – ou seulement à un coût très conséquent – d'en prouver l'efficacité par un modèle d'impact.

#### *Art. 107* Versement

L'actuel art. 108 de l'actuelle ordonnance sur le CO<sub>2</sub> est repris sans modification matérielle dans l'art. 107. En règle générale, le versement des contributions globales doit survenir en une fois, toujours au milieu de l'année. S'il s'avère avantageux pour les cantons du point de vue de la technique financière, le montant annuel peut également être versé par tranches à la demande des cantons.



*Art. 108* Frais d'exécution

L'al. 1 reprend le contenu de l'actuel art. 109, al. 1, sans changement matériel mais avec quelques adaptations rédactionnelles motivées par l'art. 34, al. 1, de la loi sur le CO<sub>2</sub>, c'est-à-dire par le versement de l'ensemble du produit à affectation partiellement liée sous forme de contributions globales aux programmes cantonaux.

L'al. 2, qui correspond à l'actuel art. 109, al. 2, est repris de l'actuelle ordonnance sur le CO<sub>2</sub> sans changement matériel.

*Art. 109* Communication

L'al. 1 du nouvel art. 109 prévoit que l'OFEN est responsable de la communication au niveau suisse dans le cadre du programme de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des bâtiments. Il fixe, par ailleurs, les principes garants d'une communication intercantonale uniforme. Ces dispositions visent à garantir qu'une plateforme centralisée est exploitée et mise à disposition pour le programme Bâtiments et que son accès est uniforme pour tous les intéressés.

L'al. 2 prévoit ensuite que le canton doit faire connaître le programme d'encouragement sur son territoire et qu'il doit informer de façon adaptée qu'une partie des fonds d'encouragement provient du produit de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. Les cantons sont ainsi tenus de sensibiliser la population et les entreprises et de montrer d'où proviennent les moyens financiers destinés à cet instrument de promotion (assurer la transparence).

*Art. 110* Rapport

Comme les bases des contributions globales sont désormais réglées par la LEne et, partant, par l'OEne, le nouvel art. 110, al. 1, renvoie à l'art. 59 OEne s'agissant de l'élaboration des rapports. En vertu de l'al. 2, outre les informations visées à l'art. 59, al. 3, OEne, le rapport doit fournir pour chaque projet ayant fait l'objet d'une aide, en les détaillant mesure par mesure, des renseignements adéquats sur les réductions d'émissions attendues et obtenues grâce au programme d'encouragement. L'al. 3 stipule quant à lui que l'OFEN doit transmettre le rapport pour information à l'OFEV. Les al. 2 et 3 correspondent au contenu de l'actuel art. 110, al. 1, let. a, et al. 2, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>.

*Art. 111* Contrôle

Comme les bases des contributions globales sont désormais régies par la LEne et, partant, par l'OEne, le nouvel art. 111 renvoie à l'art. 60 OEne pour le contrôle de l'utilisation correcte des contributions globales.

*Art. 111a*

En raison du mécanisme prévu par la Stratégie énergétique 2050 entre les législations sur l'énergie et sur le CO<sub>2</sub> (cf. art. 52, al. 5, LEne et art. 34, al. 4, de la loi sur le CO<sub>2</sub>), l'actuel art. 111a de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> (utilisation des moyens financiers restitués) n'est plus indispensable. Il est par conséquent abrogé dans le cadre des modifications du chapitre 9 de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>.

**Section 1a Soutien de projets d'utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur**

*Art. 112* Droit aux contributions

Les projets visant l'utilisation directe de la géothermie peuvent être soutenus par des ressources issues de la taxe sur le CO<sub>2</sub> s'ils remplissent les exigences de l'annexe 12 (al. 1).

Toutes les étapes de l'utilisation directe peuvent faire l'objet d'un soutien, de la prospection d'un réservoir géothermique, c'est-à-dire dès les premières études en vue de trouver un tel réservoir, à sa mise en valeur (y compris l'éventuelle clôture du cycle de l'eau par la réinjection de l'eau prélevée dans le sous-sol; cette dernière étape peut être prescrite selon le canton.)



Par analogie aux dispositions d'encouragement de la LEne, l'al. 2 prévoit de limiter la contribution à 60% au maximum des coûts imputables, lesquels sont définis à l'annexe 12.

#### *Art. 113* Demande

En vertu de l'al. 1, l'OFEN est compétent pour évaluer les demandes de contribution concernant un projet d'utilisation directe de la géothermie.

L'al. 2 prévoit que la demande doit remplir les exigences visées à l'annexe 12, ch. 3.1. Elle doit en outre apporter la preuve que les demandes des autorisations et des concessions nécessaires à la réalisation du projet ont été déposées de manière complète auprès des autorités compétentes. La simultanéité de l'examen de la demande par l'OFEN et de la procédure d'autorisation et de concession est ainsi assurée. Enfin, le financement du projet doit être garanti au moment du dépôt de la demande. Pour autant que le soutien demandé soit accordé, le financement est réputé assuré si les moyens financiers nécessaires au projet sont disponibles ou qu'ils sont garantis de manière contraignante. Cette précaution permet d'éviter d'importantes clarifications inutiles tant pour le requérant que pour l'OFEN et elle garantit que les ressources publiques ne seront pas liées avant que la réalisation du projet ne soit hautement probable. Les connaissances nécessaires à l'évaluation des projets d'utilisation directe de la géothermie sont très spécifiques. L'expérience dans ce domaine est en outre limitée. C'est pourquoi l'OFEN recourt, conformément à l'al. 1, à un groupe d'experts indépendant dont la tâche consiste à évaluer les demandes et à formuler une recommandation pour l'appréciation du projet. En outre, le canton d'implantation peut détacher un représentant au sein du groupe d'experts de manière à garantir l'avancement coordonné des procédures se déroulant en parallèle: procédures cantonales relatives aux autorisations et aux concessions nécessaires et procédure de contrôle en vue de soutenir le projet au niveau fédéral. S'agissant de l'évaluation du projet, le représentant du canton ne peut se prononcer en raison de possibles conflits d'intérêts (canton en sa qualité d'autorité octroyant les concessions, d'autorité délivrant les autorisations et d'autorité de surveillance et occasionnellement de partenaire de projet direct ou indirect). Cette restriction s'applique en particulier à l'élaboration de la recommandation à l'intention de l'OFEN (al. 3 et 4).

Les prestations et leurs contreparties à apporter dans le cadre de l'octroi de contributions doivent être réglées contractuellement en raison de la complexité, de la spécificité des contenus propres au cas et de la relation sur le long terme entre le requérant et l'OFEN (al. 5).

#### *Art. 113a* Ordre de prise en compte

Si les demandes de soutien dépassent les moyens à disposition et si aucune circonstance ou aucun indice ne porte à penser qu'un projet proposé ne remplira probablement pas les conditions, ce projet est porté dans la liste d'attente (al. 1).

Lorsque les moyens sont de nouveau disponibles, les demandes sont traitées en commençant par celles qui sont le plus avancées. Une incitation est ainsi créée à ce que les projets soient également promus lorsque les fonds ne sont justement pas disponibles. Si deux projets sont au même niveau, le premier à être considéré sera celui pour lequel la demande de garantie ou de contribution aura été déposée la première.

#### *Art. 113b* Restitution

L'éventuelle restitution de contributions est en principe régie par la loi fédérale du 5 octobre 1990 sur les aides financières et les indemnités (loi sur les subventions; LSu [RS 616.1]). Les contributions peuvent en outre faire l'objet d'une demande de restitution lorsque le projet s'avère fructueux et que l'exploitation de l'installation dégage des bénéfices si abondants que le subventionnement n'apparaît plus nécessaire a posteriori (al. 1).

Lorsqu'un projet ne débouche pas sur l'utilisation directe recherchée de la géothermie, il peut être pourtant judicieux ou souhaitable que les forages et l'installation soient utilisés à d'autres fins. Comme



une réaffectation fonderait une obligation de restituer, conformément à l'art. 29 LSu, l'al. 2 limite une telle obligation au cas où un bénéfice serait obtenu grâce à ladite réaffectation. L'OFEN peut décider la restitution proportionnelle ou complète uniquement dans ce cas. C'est ainsi que les forages exécutés peuvent être utilisés sans but économique (p. ex. à des fins de recherche) sans que les fonds alloués ne doivent être restitués.

L'OFEN doit être informé au préalable d'une éventuelle réaffectation ou d'une aliénation, afin qu'il puisse évaluer l'opportunité d'une éventuelle restitution (al. 3).

### **Sections 3 et 4 Redistribution à la population et redistribution aux entreprises**

*Art. 119, 120, 124 et 125*

Désormais, la répartition des moyens non épuisés au sens de l'art. 34, al. 4, de la loi sur le CO<sub>2</sub> est prise en compte dans la redistribution du produit de la taxe à la population et aux entreprises. Pour éviter d'importants déséquilibres dans les finances de la Confédération, les moyens non affectés seront redistribués aux entreprises la même année (art. 124 et 125) par le biais de transferts de crédits au sens de l'art. 20, al. 5, de l'ordonnance sur les finances de la Confédération (OFC; RS 611.01). Cependant, comme le montant de ces fonds n'est connu qu'au milieu de l'année, le délai pour la répartition par les caisses de compensation est déplacé de fin juin à fin septembre (art. 125, al. 2). La part de la population aux moyens financiers non épuisés est compensée deux ans plus tard lors de la redistribution du produit de la taxe (art. 119 et 120).

### **Chapitre 11 Exécution**

*Art. 130, al. 2 et 4<sup>bis</sup> Autorités d'exécution*

L'al. 2 est étoffé de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers. L'al. 4<sup>bis</sup> subit une légère adaptation rédactionnelle en raison de la modification de l'art. 34, al. 1, de la loi sur le CO<sub>2</sub>. En outre, le membre de la phrase «en accord avec l'OFEV» est supprimé, car selon le rapport *Gebäudeprogramm von Bund und Kantonen, Evaluation der Programmorganisation* (Programme Bâtiments de la Confédération et des cantons. Evaluation de l'organisation, résumé en français) publié en mars 2013 par le Contrôle fédéral des finances, l'OFEN doit être responsable de l'exécution, respectivement de la mise en œuvre de l'ensemble du programme Bâtiments<sup>8</sup>. Fondamentalement, la responsabilité des tâches stratégiques pour le secteur des bâtiments dans le cadre de la loi sur le CO<sub>2</sub> (entre autres les bases juridiques, les valeurs cibles) continue d'incomber à l'OFEV (cf. p. 55, recommandation 1). L'al. 4<sup>bis</sup> arrête aussi désormais que l'OFEN exécute les dispositions concernant les contributions destinées à l'utilisation directe de la géothermie (art. 113a à 113d).

*Art. 132, 1<sup>re</sup> phrase Indemnisation des frais*

En raison de l'augmentation du montant de la taxe de 84 à 96 francs le 1<sup>er</sup> janvier 2018 (cf. annexe 11), l'indemnisation pour les frais d'exécution passe à 1,4 % des recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. L'indemnisation des frais comprend désormais les ressources d'un montant maximal de 0,5 million de francs destinées à soutenir des projets visant à utiliser directement la géothermie pour la production de chaleur.

*Art. 134, al. 1, let. a Traitement des données*

L'al. 1, let. a, reprend et précise le droit actuellement en vigueur.

<sup>8</sup> Cf. [http://www.sfao.admin.ch/images/stories/efk\\_dokumente/publikationen/evaluationen/Evaluationen%20\(42\)/12472BE.pdf](http://www.sfao.admin.ch/images/stories/efk_dokumente/publikationen/evaluationen/Evaluationen%20(42)/12472BE.pdf)



*Art. 135, let. c et c<sup>bis</sup>* Adaptation des annexes

La let. c est étoffée de la catégorie de véhicule des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers, tandis que le renvoi à l'annexe est adapté.

La nouvelle let. c<sup>bis</sup> règle l'adaptation annuelle de l'annexe 5.

## **Chapitre 12 Dispositions finales**

### **Section 2b Dispositions transitoires**

*Art. 146d*

Conformément à l'art. 10, al. 2, de la loi sur le CO<sub>2</sub>, qui ne fixe pas de valeur cible contraignante avant 2020 pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers, toutes les dispositions du chapitre 3 de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> ne s'appliqueront à cette catégorie de véhicule qu'à partir de 2020.

*Art. 146e*

L'art. 146e doit permettre qu'avec le premier versement du produit provenant de la sanction CO<sub>2</sub> au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) conformément à l'art. 37, les moyens disponibles du fonds lié «Réduction CO<sub>2</sub>: sanction appliquée aux voitures de tourisme» pour les années de référence 2015 et 2016 soient également versés au FORTA. Conformément à la réglementation actuelle, ces moyens seraient versés fin décembre 2017 au fonds d'infrastructure, lequel sera remplacé le 1<sup>er</sup> janvier 2018 par le FORTA.

*Ch. III*

L'entrée en vigueur des art. 37 et 146e déjà prévue pour le 1<sup>er</sup> décembre 2017 doit éviter de devoir procéder encore une fois, fin 2017, à un versement au fonds d'infrastructure sur la base du bilan de la fin de l'année 2015 qui n'est pas représentatif.

## **7. Commentaires des annexes**

### **Annexe 3 Réductions d'émissions réalisées en Suisse ne pouvant pas faire l'objet d'attestations**

Du fait de la modification entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2016 de la loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin; RS 641.61), les carburants visés à l'art. 12b Limpmin ne sont plus qualifiés de carburants issus de matières premières renouvelables mais de biocarburants. La terminologie utilisée à l'annexe 3, let d, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> est adaptée en conséquence.

### **Annexe 4 Calcul des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules en l'absence des informations visées aux art. 24 ou 25, al. 1**

Le renvoi à l'art. 7 OETV concernant le poids à vide déterminant pour le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> figure désormais à l'art. 25, al. 2. Les formules s'appliquent également aux voitures de livraison et aux tracteurs à sellette légers, puisque leurs caractéristiques techniques sont similaires et que les procédures de mesure sont identiques.



## **Annexe 4a Calcul de la valeur cible spécifique**

La nouvelle annexe 4a reprend le contenu de l'actuelle annexe 5 et en complète certains éléments. Désormais, le ch. 1 introduit les formules de calcul pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers. En outre, les modifications de paramètres tels que la valeur cible et le coefficient angulaire sont fixés pour 2020 à l'instar des réglementations de l'UE.

La valeur du poids à vide moyen (poids à vide de référence) est fixée au ch. 2 pour le calcul des valeurs cibles spécifiques visées au ch. 1. Comme les dispositions visant les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers s'appliqueront dès 2020, le poids à vide de référence pour cette catégorie de véhicule sera calculé pour la première fois en 2018 et ancré dans l'annexe 4a.

Une modification fondamentale concerne la détermination du poids à vide de référence, qui constitue un paramètre de calibrage pour la correction du poids dans le calcul de la valeur cible spécifique. A ce stade, le poids à vide moyen des voitures de tourisme a été déterminé à partir des valeurs de poids à vide indiquées sur la base du rapport d'expertise 13.20 A. Le poids à vide de référence ainsi calculé peut différer du poids moyen calculé selon les sources de données visées aux art. 24 et 25. Afin d'éviter un écart systématique, on définira à l'avenir le poids à vide de référence Mt-2 sur la base des données de l'année de référence correspondante saisies conformément aux dispositions des art. 24 et 25. S'agissant des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers, le calcul des valeurs moyennes des années 2018 et 2019 reposera sur les valeurs maximales de la réception par type. Par la suite, on appliquera également les valeurs saisies dans le cadre de l'exécution. Le passage à des définitions uniformes du poids sera indispensable au plus tard dès 2020 en raison de l'utilisation généralisée des données reposant sur le COC.

## **Annexe 5 Sanction en cas de non-respect de la valeur cible spécifique**

L'annexe 5 fixe, pour les années de référence 2017 et 2018, les montants visés à l'art. 13, al. 1 et 2, de la loi sur le CO<sub>2</sub> qui doivent être fixés chaque année conformément à l'art. 29 en fonction du dépassement de la valeur cible exprimé en gramme de CO<sub>2</sub>/km.

Le calcul de la sanction est progressif. Par exemple, pour un dépassement de la valeur cible individuelle de 4,7 grammes, la sanction par véhicule est calculée comme suit pour l'année de référence 2018: 5,50 francs + 16.50 francs + 27.50 francs + 1,7 fois 103,50 francs = 225.45 francs par véhicule.

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

*Ch. 18*

Les activités donnant droit de participer au SEQE ou à une exonération de la taxe en prenant un engagement de réduction comprennent désormais l'exploitation de locomotives à vapeur.

## **Annexe 11 Tarif de la taxe sur le CO<sub>2</sub> appliquée aux combustibles: 96 francs par tonne de CO<sub>2</sub>**

Le montant de la taxe s'élève à 96 francs par tonne de CO<sub>2</sub> à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 puisque les émissions de CO<sub>2</sub> générées par les combustibles en 2016 dépassent l'objectif intermédiaire de 73% par rapport l'année de base (1990) fixé dans l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> (art. 94, al. 1, let. c, ch. 1).

Les tarifs appliqués à la part fossile de ce qu'il est convenu d'appeler le biomazout (n° du tarif douanier 2710.2090) et le biodiesel utilisé comme combustible (n° du tarif douanier 3826.0090) sont par ailleurs harmonisés à celui en vigueur pour l'huile de chauffage extra-légère, qui s'élève à 254,40



francs les 1000 litres. Sans cette adaptation, il serait possible d'exiger un tarif plus bas pour cette part fossile même en cas d'adjonction de quantités minimales de biocombustibles.

Il convient de relever ici que l'augmentation de la taxe sur le CO<sub>2</sub> et les modifications de la loi sur le CO<sub>2</sub> qui en découlent ne sont pas liées à la nouvelle loi sur l'énergie, ou plus précisément à la modification de la loi sur le CO<sub>2</sub> intervenue dans ce cadre.

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

### *Ch. 1* Prospection et mise en valeur

A l'instar de ce qui prévaut dans l'industrie des ressources, le soutien à l'utilisation directe de la géothermie distingue la prospection de la mise en valeur. Dans le cadre de la prospection, on caractérise indirectement à large échelle, au moyen de méthodes géologiques, une ressource géothermique supposée de manière à accroître la probabilité de succès en cas de découverte ultérieure (ch. 1.1). La deuxième étape est celle de la mise en valeur, qui englobe l'exploration (puits d'exploration destiné à prouver l'existence de la ressource), l'exploitation de l'eau chaude et, le cas échéant, la réinjection de l'eau dans le sous-sol, selon les prescriptions cantonales et communales (ch. 1.2).

Une fois les travaux de prospection terminés, il est possible de fournir des contributions pour la mise en valeur. Les travaux de mise en valeur comprennent les travaux d'exploration et les travaux effectués dans le sous-sol visant à permettre l'utilisation du réservoir géothermique. Les travaux d'exploration ont pour but d'apporter la preuve de l'existence d'une ressource supposée et de son potentiel de rendement. L'utilisation du réservoir géothermique peut nécessiter la réalisation d'un deuxième forage, dont la fonction consiste à réinjecter l'eau thermale dans le réservoir après en avoir extrait l'énergie. Ces derniers travaux, qui visent à clore le cycle hydrologique, répondent en général à des obligations légales ou à la volonté d'utiliser économiquement le réservoir géothermique.

### *Ch. 2* Coûts d'investissement imputables

S'agissant des coûts d'investissement imputables également, on distingue entre les coûts de prospection (ch. 2.1) et les coûts de mise en valeur (ch. 2.2). Conformément à la phrase introductive, les coûts d'investissement mentionnés ne sont imputables que s'ils ont été réellement encourus et qu'ils sont directement nécessaires à la réalisation des mesures correspondantes. Ces mesures doivent en outre être exécutées de manière économique et opportune. Les coûts sont par contre déraisonnables (ou disproportionnés) et les mesures sont jugées inopportunes si elles sont inutiles qualitativement («référence absolue») ou quantitativement.

### *Ch. 3 et 4* Procédure

Eu égard à la répartition mentionnée ci-dessus entre la prospection et la mise en valeur, deux contributions correspondantes sont prévues, qui impliquent chacune une procédure distincte. Une requête de soutien à la mise en valeur ne peut être déposée que si une prospection a été réalisée au préalable (chiffre 4.1).

Au demeurant, il est possible de se référer par analogie aux dispositions des annexes 1 et 2 de l'OEne en ce qui concerne le groupe d'experts, le contrat, la conduite de projet et sa clôture<sup>9</sup>.

### *Ch. 5* Géodonnées

Lorsque des particuliers effectuent à leurs frais et à leurs propres risques des recherches scientifiques de ressources géothermiques, les droits sur les données et informations géologiques acquises leur appartiennent; les réglementations du droit cantonal sur l'utilisation du sous-sol demeurent réservées, en particulier l'obligation de livraison des données au canton. Lorsque la Confédération cofinance la

<sup>9</sup> Cf. Rapport explicatif du 1<sup>er</sup> février 2017 sur la révision totale de l'OEne



prospection et la mise en valeur, elle peut revendiquer les droits d'utilisation des informations géologiques acquises au profit de la géologie nationale. Le canton d'implantation doit quant à lui obtenir gratuitement les géodonnées.

En vertu de la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (convention d'Aarhus; RS 0.814.07) et de l'art. 7, al. 8, de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), les données de prospection dans le domaine de la géothermie appartiennent aux informations sur l'environnement soumises en règle générale au principe de transparence (cf. art. 10g, al. 1 et 2, LPE). Dès que la Confédération entre en possession de ces données, celles-ci doivent en principe être accessibles au public.

Les géodonnées secondaires, c'est à dire les données géologiques primaires qui ont fait l'objet d'une interprétation, présentent d'une façon générale une valeur intellectuelle protégée par le droit d'auteur et ne peuvent pas être publiées directement en vertu du principe de transparence (art. 10g, al. 2, LPE en relation avec art. 6, al. 2, de la loi fédérale sur le principe de la transparence dans l'administration [LTrans; RS 152.3]). L'Office fédéral de topographie swisstopo peut ainsi certes utiliser l'ensemble des données acquises en interne, mais il ne peut mettre à la disposition du public que les données primaires ou les données primaires traitées.

Les particuliers qui procèdent à des prospections ou à des explorations géothermiques doivent bénéficier, pendant une courte période de temps, du privilège de pouvoir utiliser les informations acquises dans ce cadre de manière exclusive en vue de déposer une demande d'autorisation d'utilisation ou de concession d'utilisation. Pendant cette période, les données sont considérées comme protégées et ne peuvent donc pas être mises à la disposition du public (art. 10g, al. 2, LPE en relation avec art. 7, al. 1, let. g, LTrans). Les données mises à la disposition de swisstopo ne peuvent donc être publiées qu'à l'expiration d'un délai de 24 mois après l'achèvement de la prospection et de 12 mois après l'achèvement de la mise en valeur. Les différents délais sont justifiés par le temps supplémentaire requis, une fois la prospection effectuée, pour planifier une campagne de mise en valeur, obtenir les autorisations nécessaires et assurer le financement.