



19 novembre 2025

---

# Révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (ordonnance sur le CO<sub>2</sub>) au 1<sup>er</sup> janvier 2026

## Rapport sur les résultats de la procédure de consultation

---



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Objet de la procédure de consultation</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Remarques d'ordre général sur les retours</b> .....	<b>5</b>
3.1	Approbation et rejet de principe .....	5
3.2	Commentaires généraux .....	6
3.2.1	Commentaires généraux sur l'objectif en matière de CO <sub>2</sub> pour les parcs de véhicules neufs .....	7
3.2.2	Commentaires généraux concernant les installations SEQE .....	8
3.2.3	Commentaires généraux concernant le SEQE pour l'aviation .....	10
<b>4</b>	<b>Commentaires par article</b> .....	<b>11</b>
4.1	Prescriptions concernant les émissions de CO <sub>2</sub> des véhicules neufs .....	11
4.2	Système d'échange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations .....	12
4.2.1	Efficacité individuelle en matière d'émissions de gaz à effet de serre .....	12
4.2.2	Calcul des droits d'émission attribués à titre gratuit aux exploitants d'installations participant au SEQE .....	13
4.3	Échange de quotas d'émission pour les exploitants d'aéronefs .....	14
4.3.1	Suppression des dispositions relatives à l'attribution de droits d'émission à titre gratuit .....	14
4.3.2	Attribution de droits d'émission à titre gratuit pour l'utilisation de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission (CAD) .....	15
4.3.3	Calcul de la quantité maximale de droits d'émission disponibles et de la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit pour les aéronefs .....	17
4.4	Nouvelle base de calcul pour le remboursement partiel de la taxe sur le CO <sub>2</sub> .....	17
4.5	Détermination des prétentions à une attribution à titre gratuit de droits d'émission à partir de 2026 .....	18
4.6	Instrument de compensation et attestations .....	18
<b>5</b>	<b>Annexe</b> .....	<b>20</b>

# 1 Introduction

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a ouvert la consultation relative à la révision de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (ordonnance sur le CO<sub>2</sub>) le 25 mars 2025. Celle-ci s'est achevée le 2 juillet 2025. L'ordonnance révisée entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026. L'avant-projet a été soumis pour consultation aux cantons, à la Conférence des gouvernements cantonaux, aux partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, aux associations faitières des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie œuvrant au niveau national et à d'autres milieux intéressés. Au total, 22 prises de position de cantons, 4 prises de position de partis, 2 prises de position d'associations faitières et 38 prises de position d'autres personnes et organisations intéressées ont été soumises dans les délais. Par ailleurs, 5 acteurs ont indiqué s'abstenir de prendre position. Les participants sont répertoriés en annexe.

Les avis pouvaient être transmis en ligne au moyen de « Consultations », une plateforme de l'administration fédérale destinée à la gestion des procédures de consultation<sup>1</sup>. Sur les 66 prises de position soumises, 17 ont été envoyées directement via la plateforme.

Le présent rapport renseigne sur les avis exprimés et les résume, sans prétendre à l'exhaustivité. Nous vous renvoyons à ces avis pour tout complément d'information. En vertu de l'art. 9, al. 1, de la loi sur la consultation<sup>2</sup>, les prises de position des participants sont publiées avec les autres documents du dossier soumis à consultation sur la plateforme de publication de la Confédération<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> [Consultations](#)

<sup>2</sup> RS 172.061

<sup>3</sup> [www.fedlex.admin.ch](http://www.fedlex.admin.ch) > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2025 > DETEC

## 2 Objet de la procédure de consultation

Le système suisse d'échange de quotas d'émission (SEQE) limite les émissions des installations industrielles émettant d'importantes quantités de gaz à effet de serre ainsi que de l'aviation ; il permet d'obtenir des réductions efficaces au niveau de l'économie de marché. Les exploitants qui y participent sont exemptés de la taxe sur le CO<sub>2</sub>. Le SEQE suisse est couplé depuis 2020 à celui de l'Union européenne (UE), si bien que les entreprises suisses participent au marché européen et sont soumises à des conditions de concurrence comparables. Ce couplage est fondé sur le principe d'équivalence et constitue un impératif pour que les marchandises suisses restent exclues du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières introduit par l'UE (MACF de l'UE).

À compter de 2026, le système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE de l'UE) sera soumis à des prescriptions plus strictes eu égard aux progrès technologiques, par exemple concernant les règles de calcul pour les prétentions à une attribution à titre gratuit de droits d'émission. En vue de conserver le couplage et les exemptions, la Suisse est tenue de procéder à des modifications de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub><sup>4</sup> pour la période de 2026 à 2030. La révision prévoit un durcissement des règles de calcul pour l'attribution de droits d'émission à titre gratuit aux exploitants d'installations participant au SEQE. Conformément à la réglementation correspondante dans l'UE, elle prévoit par ailleurs un soutien aux carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission (dits carburants d'aviation durables, CAD) en vue de garantir des conditions de concurrence comparables.

Des modifications ponctuelles ont par ailleurs été apportées à des instruments de la loi sur le CO<sub>2</sub><sup>5</sup>, notamment les prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds, dont l'applicabilité ne sera plus déterminée par le poids total autorisé, mais par le poids garanti (poids maximal techniquement autorisé), ou encore l'adaptation du calcul des réductions d'émissions pour les réseaux de chauffage (p. ex. pour le chauffage à distance) dans le cadre de l'obligation de compenser à laquelle sont soumises les entreprises importatrices de carburants.

Les bases légales sur lesquelles se fonde la présente révision sont la loi sur le CO<sub>2</sub> en vigueur depuis 2025 et l'accord sur le couplage des systèmes d'échange de quotas d'émission avec l'UE<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> RS 641.711

<sup>5</sup> RS 641.71

<sup>6</sup> Accord entre la Confédération suisse et l'Union européenne sur le couplage de leurs systèmes d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, RS 0.814.011.268

## 3 Remarques d'ordre général sur les retours

### 3.1 Approbation et rejet de principe

---

Plusieurs cantons saluent le projet : douze cantons, soit **Appenzell Rhodes-Intérieures (AI)**, **Bâle-Campagne (BL)**, **Bâle-Ville (BS)**, **Berne (BE)**, **Fribourg (FR)**, **Genève (GE)**, **Grisons (GR)**, **Lucerne (LU)**, **Neuchâtel (NE)**, **Schaffhouse (SH)**, **Schwytz (SZ)** et **Thurgovie (TG)**, le soutiennent ainsi expressément. Les cantons **Nidwald (NW)**, **Obwald (OW)**, **Vaud (VD)**, **Valais (VS)** et **Zurich (ZH)** ont exprimé un avis globalement neutre, **NW** et **ZH** notant toutefois que les modifications proposées en lien avec le couplage des SEQE de la Suisse et de l'UE sont compréhensibles. Les cantons **OW**, **VD** et **VS** indiquent ne pas avoir d'observations particulières sur le projet. Le **canton OW** observe que la révision entraîne des coûts supplémentaires pour les secteurs industriels concernés par le SEQE<sup>7</sup>.

**Les Vert-e-s** n'émettent pas d'appréciation explicite concernant le projet dans son ensemble. **Le Centre** exprime son accord sur le principe de la révision, et le **Parti socialiste suisse (PS)** l'approuve pour sa part en invoquant le fait qu'elle exécute de manière compréhensible la législation européenne. L'**Union démocratique du centre (UDC)** renvoie la révision de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> en demandant son abrogation pure et simple. Parmi les associations faitières œuvrant au niveau national, l'**Union suisse des arts et métiers (USAM)** approuve le projet sur le principe, tandis qu'**economiesuisse** ne formule pas d'appréciation quant au projet dans son ensemble.

Chez les autres participants à la consultation, trois organisations – **Aerosuisse**, **Avocat.e.s pour le climat** et **Juristes progressistes vaudois.es** – se prononcent explicitement en faveur du projet dans sa globalité, tout en émettant des critiques au sujet de certaines parties de ce dernier.

**Auto-suisse**, le **Bureau fédéral de la consommation (BFC)**, **Flughafen Zürich AG**, le **Centre Patronal**, la **Chambre de commerce des deux Bâle (HKBB)**, **metalsuisse**, **scienceindustries**, la **Fondation pour la pratique environnementale en Suisse (PUSCH)**, **routesuisse**, **Swissmem**, l'**Association transports et environnement (ATE)**, l'**Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS)**, l'**Association suisse des entreprises d'entretien des textiles (ALET)** et la **Chambre de commerce de Zurich (ZHK)** expriment explicitement un accord « de principe » tout en soulignant différents points critiques de leur point de vue.

Les organisations **Alpiq**, **Axpo Services AG**, **carbura**, **cemsuisse**, la **Commission fédérale de l'électricité (EiCom)**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **Fondation Suisse de l'Énergie (SES)**, **Swiss International Air Lines AG (SWISS)**, **Swisspower**, le **Touring Club Schweiz (TCS)**, **Varo Energy**, l'**Association suisse des aéroports**, l'**Association suisse pour la protection du climat**, l'**Association des entreprises électriques suisses (AES)** et **WWF Suisse (WWF)** se montrent aussi bien

---

<sup>7</sup> La plupart des avis exprimés par les cantons se rapportent au projet dans son ensemble. Les remarques complémentaires concernant des aspects spécifiques sont présentées dans les chapitres qui suivent.

favorables que critiques à l'égard de certains aspects du projet sans se positionner explicitement quant au projet dans son ensemble.

L'association **BirdLife Suisse** s'est déclarée « plutôt défavorable » au projet dans sa globalité au moyen de l'outil en ligne.

## 3.2 Commentaires généraux

---

Dans le cadre de la consultation, différentes demandes générales ont été formulées qui ne concernent pas le projet, ou seulement indirectement. Ces demandes sont résumées ci-après par thèmes.

### Niveau d'ambition

Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** regrettent le manque d'ambition du projet et invitent le Conseil fédéral à apporter les améliorations demandées pour respecter les engagements de l'Accord de Paris et le principe du « niveau d'ambition le plus élevé ». **BirdLife Suisse**, **Les Vert-e-s**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **SES**, le **PS**, la **Fondation PUSCH**, l'**Association suisse pour la protection du climat**, l'**ATE** et le **WWF** notent également que les prescriptions de l'UE constituent seulement un standard minimal issu d'un compromis entre plusieurs pays et qu'il convient de s'aligner, aux fins de la transposition, sur les pays ambitieux du nord de l'Europe.

### L'approvisionnement énergétique comme condition indispensable de la décarbonation

Certains participants (**economiesuisse**, **HKBB**, **scienceindustries**, **ALET**) soulignent l'importance de disposer d'un approvisionnement suffisant en électricité à la fois climatiquement neutre et abordable, estimant cette condition indispensable pour parvenir en Suisse à une décarbonation efficace et économiquement viable.

### Réinvestissement des fonds provenant de la compensation en faveur du secteur des transports

Le **TCS** confirme sa demande déjà formulée à l'occasion de la révision de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> de l'année dernière, à savoir que les moyens financiers provenant de l'obligation de compenser soient davantage réinvestis dans le domaine de la mobilité, estimant qu'un tel dispositif apporterait une contribution concrète à une transition vers un secteur des transports à faibles émissions et respectueux du climat.

### Modalités d'encouragement des mesures de décarbonation

Certains participants font valoir que l'encouragement dans l'échange de quotas d'émissions se limite actuellement aux projets dont le retour sur investissement est inférieur à 10 %, ce qui exclut de nombreuses mesures d'efficacité énergétique. Le **canton NE** et **Varo Energy** suggèrent à cet égard d'élargir l'éligibilité pour inclure tous les projets qui soutiennent la conformité avec les objectifs des conventions énergétiques, afin d'encourager les projets ambitieux.

### Transparence pour les consommateurs

Le **BFC** souligne dans son avis que les adaptations du SEQE ne doivent pas se faire au détriment des consommateurs. Il soutient l'harmonisation avec le système européen, mais réclame de la transparence s'agissant des coûts supplémentaires éventuels ainsi qu'une meilleure prise en compte des intérêts des

consommateurs. À cette fin, il suggère de prévoir une obligation de publication des émissions de CO<sub>2</sub> liées à la consommation ainsi qu'une présentation transparente et fondée du point de vue scientifique des valeurs de référence pour l'attribution à titre gratuit de droits d'émission. Il demande en outre que les entreprises soient tenues de fournir des informations sur la teneur en CO<sub>2</sub> et les coûts sociaux des produits, par exemple au moyen d'un étiquetage.

#### Transparence de la consultation

Le **canton VD** relève que l'analyse de la consultation a été compliquée par le fait que la version révisée de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> (entrée en vigueur en mai 2025, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2025) n'était pas encore disponible sur Fedlex, et qu'une plus grande transparence serait souhaitable à l'avenir pour permettre une lecture cohérente.

### **3.2.1 Commentaires généraux sur l'objectif en matière de CO<sub>2</sub> pour les parcs de véhicules neufs**

#### Valeurs cibles d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds

**BirdLife Suisse, Greenpeace, les Vert-e-s, Pro Alps, Pro Natura, la SES, le PS, la Fondation PUSCH, l'ATE, l'Association suisse pour la protection du climat et le WWF** observent que la Suisse reste à la traîne par rapport à l'UE s'agissant de l'objectif en matière de CO<sub>2</sub> pour les parcs de véhicules lourds neufs : alors que l'UE impose aux fabricants et aux importateurs une réduction du CO<sub>2</sub> de 45 % d'ici à 2030 (par rapport au niveau de la période de mi 2019 à mi 2020), la Suisse prévoit pour l'heure une réduction de 30 % seulement, du fait du calendrier de la législation. Au vu de la décision prise par l'UE et de la disposition du Conseil fédéral à adapter la loi sur le CO<sub>2</sub> à cet égard, les participants demandent que cette dernière fasse l'objet au plus vite d'une révision partielle en vue d'éviter une réglementation spéciale inutile en Suisse. Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** considèrent eux aussi que les objectifs de réduction actuels de la Suisse pour les transports sont insuffisants et réclament une révision à la hausse en vue de s'aligner sur les exigences nettement plus strictes de l'UE.

#### « Réalisme » des prescriptions concernant les émissions pour le marché suisse de l'automobile

**Auto-suisse** demande que les prescriptions concernant les émissions applicables au marché suisse de l'automobile soient « réalistes du point de vue du marché » pour éviter des dommages économiques. Malgré certaines adaptations de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> au 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'association s'attend toujours à ce que le total des sanctions dépasse 300 millions de francs, du fait de l'absence de reprise du marché automobile et du retard par rapport aux développements européens. Ils font valoir le fait que les importateurs suisses de véhicules électriques supportent des risques supplémentaires (p. ex. dévaluation des véhicules électriques, coûts de distribution plus élevés) et ne pourraient pas répercuter directement les coûts du CO<sub>2</sub>. Pour l'association, le mécanisme d'incitation concernant le CO<sub>2</sub> actuellement en vigueur présente une volatilité trop importante et comporte pour les importateurs une incertitude élevée, ce qui rend plus difficile une gestion efficace du marché. Elle demande ainsi que les modalités décrites dans l'ordonnance soient flexibles et favorables à l'industrie, à l'instar de ce qui est prévu dans l'UE avec

une période d'analyse de trois ans et un plan industriel. Auto-suisse cite des exemples concrets d'adaptations de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, comme la baisse des parts de marché cibles ou une fixation différenciée des valeurs cibles spécifiques, qui à son avis permettraient de réduire, voire d'éviter, les dommages occasionnés pour les importateurs automobiles.

La **VFAS** demande par ailleurs la suppression de toutes les dispositions instaurant un « swiss finish » qui désavantageraient les acteurs du marché suisses par rapport à l'UE.

### 3.2.2 Commentaires généraux concernant les installations SEQE

#### Efficacité du SEQE et attribution à titre gratuit de droits d'émission

Les **cantons AG, SO et ZG**, ainsi qu'**Alpiq, Swisspower et l'AES** soulignent l'efficacité fondamentale du SEQE en tant qu'instrument économique permettant la réduction des émissions.

Pour les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es**, le système actuel d'attribution gratuite de droits d'émission présente des effets pervers, en permettant à certains grands émetteurs de générer des bénéfices lorsqu'ils reçoivent davantage de certificats qu'ils n'en auraient besoin. Une réduction rapide de ces attributions à titre gratuit est ainsi demandée, au minimum dans les mêmes proportions que dans l'UE. Enfin, ils regrettent que le transport maritime international, malgré des émissions considérables et la participation de la Suisse, ne soit jusqu'ici mentionné ni dans la loi sur le CO<sub>2</sub> ni dans l'ordonnance alors que l'UE intègre ce secteur dans son SEQE depuis 2024.

**BirdLife Suisse, Greenpeace, Les Vert-e-s, Pro Alps, Pro Natura, la SES, le PS, la Fondation PUSCH, l'Association suisse pour la protection du climat et le WWF** s'interrogent sur les effets concrets du SEQE en Suisse. Ils attirent de plus l'attention sur l'exploitation de failles par des entreprises et rappellent au DETEC son devoir de surveillance : à compter de 2026, l'attribution à titre gratuit de droits d'émission ne devrait pas dépasser les émissions réelles des installations, pour éviter de générer indûment des bénéfices (« bénéfices exceptionnels »). Ils demandent en outre la suppression des droits d'émission excédentaires.

#### Utilisation des recettes

**Auto-suisse, constructionsuisse, la HKBB, le Groupement d'intérêt des industries à forte consommation d'énergie (IGEB), metalsuisse, l'ALET, la ZHK** et les associations faïtières **economiesuisse** et **l'USAM** demandent que les recettes provenant du SEQE soient affectées de façon sectorielle et ciblée en faveur de mesures de décarbonation des entreprises. Ils estiment en outre que les fonds devraient pouvoir être utilisés non seulement pour les investissements, mais aussi pour couvrir les coûts d'exploitation.

#### Distorsion de la concurrence et « swiss finish »

Des organisations telles que **constructionsuisse, cemsuisse, economiesuisse, la HKBB, l'IGEB, metalsuisse, scienceindustries, l'USAM, swissmem** et la **ZHK** abordent la question de la compétitivité par rapport à la concurrence des pays hors UE. Certains acteurs, parmi lesquels **auto-suisse, constructionsuisse, cemsuisse** et **l'USAM**, se déclarent à cet égard favorables à l'introduction d'un MACF

suisse pour le secteur du ciment. **Metalsuisse** soutient également sur le fond l'idée d'un MACF spécifique et recommande d'examiner les mécanismes d'ajustement carbone aux frontières par produits pour les produits métalliques. **Swissmem**, en revanche, s'oppose sur le principe à un MACF suisse et réclame des mesures alternatives telles que l'encouragement de technologies respectueuses du climat en vertu de l'art. 6 de la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI)<sup>8</sup>.

Concernant ce que l'on appelle le « swiss finish », **Alpiq** souligne que l'ordonnance devrait suivre le système européen et qu'il faudrait éviter autant que possible toute réglementation spéciale nationale, comme le remboursement partiel de la taxe sur le CO<sub>2</sub> pour les centrales thermiques à combustibles fossiles.

Conformément au principe d'équivalence, l'**AES** demande d'aligner aussi la réglementation nationale sur le SEQE 2 de l'UE<sup>9</sup>.

Le **canton NE**, le **Centre Patronal** et **Varo Energy** demandent d'autoriser l'utilisation de compensations carbone « nature-based » de haute qualité et vérifiables dans le cadre du SEQE. Dans le contexte économique actuel, ils estiment que cette solution contribuerait à assurer une transition vers la suppression des attributions gratuites de droits d'émission, même si cette règle n'est pas appliquée pour l'heure dans l'UE.

**Varo Energy** demande en outre un allègement de la procédure administrative pour l'utilisation de biogaz étranger et un élargissement de l'éligibilité des projets d'efficacité énergétique pour les participants au SEQE, en vue de permettre un recours pratique à des alternatives à faibles émissions de carbone et d'encourager des mesures de décarbonation ambitieuses dans l'industrie.

### Désindustrialisation

L'**UDC** estime que le SEQE représente une charge réglementaire croissante et met en garde contre une désindustrialisation insidieuse, même en prenant en compte une exclusion formelle du MACF de l'UE. Pour le parti, les réductions des attributions à titre gratuit ainsi que d'autres coupes auraient des répercussions négatives pour la place industrielle suisse, sans pour autant que l'effet climatique soit garanti.

**Swissmem** évoque également de possibles tendances à la désindustrialisation, dans le contexte toutefois des objectifs climatiques ambitieux de l'UE. L'association demande que la Confédération s'engage au niveau européen et au sein des instances internationales en vue de contraindre tous les émetteurs concernés à assumer ensemble leurs responsabilités. Concrètement, Swissmem suggère de définir un prix moyen du CO<sub>2</sub> pour les principaux partenaires commerciaux, plus un supplément de 20 %. L'association estime en outre qu'il est essentiel de reconnaître les efforts déployés jusqu'ici par l'industrie et

---

<sup>8</sup> RS 814.310

<sup>9</sup> Le SEQE 2 de l'UE est un nouveau système d'échange européen de quotas d'émission, qui intégrera à compter de 2027 les émissions des secteurs du bâtiment et du transport routier.

de définir les futures prescriptions en matière de CO<sub>2</sub> à partir de 2030 de manière différenciée afin de ne pas peser excessivement sur la compétitivité de la place économique suisse.

### 3.2.3 Commentaires généraux concernant le SEQE pour l'aviation

#### Utilisation des recettes

La **HKBB** critique l'utilisation à des fins différentes des recettes du SEQE dans le domaine de l'aviation prévue dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 2027<sup>10</sup>, jugeant qu'un tel détournement est en contradiction avec le principe de la taxe d'incitation et doit à ce titre être rejeté.

Par ailleurs, les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** regrettent que ces recettes du SEQE ne soient pas allouées davantage au financement de projets qui permettent à la Suisse de réduire le dépassement des différentes limites planétaires, contrairement à ce que prévoit la législation européenne.

#### Utilisation de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission

**BirdLife Suisse**, le **PS**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **SES**, l'**ATE**, l'**Association suisse pour la protection du climat** et le **WWF** demandent que la Suisse défende un changement de système aux fins de la définition des prix de référence pour différentes qualités de CAD au niveau européen. Ils notent en outre que l'expérience passée dans l'UE donne à penser que les biocarburants contribuent, au moins indirectement, à la déforestation mondiale et, de ce fait, à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

Dans la perspective de l'utilisation future de carburants durables, l'**AES** indique que l'association, y compris les aéroports, aura besoin de normes d'exécution claires et praticables. Aux fins de la praticabilité de l'exécution, **Aerosuisse**, le **Centre Patronal**, **SWISS**, **economiesuisse**, **Flughafen Zürich AG** et l'**USAM** demandent l'établissement, en collaboration avec l'UE, d'un système « book and claim », de sorte que les CAD puissent être pris en compte indépendamment du lieu de l'avitaillement.

#### Obligation de mélange en cas de libération de réserves obligatoires

**Carbura** renvoie à une demande déjà formulée dans le cadre de la consultation concernant l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> de 2025 et réclame l'ajout d'un nouvel art. 92c introduisant une dérogation pour les réserves obligatoires en cas de mise sur le marché à partir de telles réserves : dans ce cas, l'obligation de mélange pour les carburants d'aviation renouvelables (intégrée dans le cadre de l'accord sur le transport aérien<sup>11</sup> entre la Suisse et l'UE) ne devrait pas s'appliquer. Cette demande se fonde sur l'art. 8a de la loi sur le CO<sub>2</sub>, qui prévoit des dérogations. D'après le Parlement, il s'agit d'exceptions pour motifs de défense générale, dont relève l'« approvisionnement économique du pays ».

<sup>10</sup> Par le programme d'allègement budgétaire 2027, le Conseil fédéral entend éviter d'importants déficits, respecter les exigences du frein à l'endettement et rétablir à moyen terme l'équilibre des finances fédérales. Plus d'informations à ce sujet peuvent être consultées ici : [www.efd.admin.ch](http://www.efd.admin.ch) > Allègement budgétaire 27

<sup>11</sup> RS 0.748.127.192.68

## 4 Commentaires par article

La présente section consigne tous les articles pour lesquels des commentaires sur le fond ont été soumis, les abstentions n'ayant pas été prises en compte.

**Auto-suisse** comme l'**ATE** ont déposé un avis sur tous les articles au moyen de la plateforme en ligne « Consultations ». L'**ATE** a noté son accord pour tous les articles sur le fond desquels elle n'avait pas d'avis spécifique, et **auto-suisse** a pour sa part indiqué s'abstenir pour tous les articles au sujet desquels l'organisation n'a pas formulé de remarque complémentaire.

### 4.1 Prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs

*(Art. 17c<sup>bis</sup>, al. 1, let. a, ch. 1, et let. b, ch. 1)*

**Auto-suisse** et la **VFAS** saluent la nouvelle réglementation des valeurs cibles de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds. Ils souhaitent en outre que des précisions sur le même modèle vailent pour la configuration 6 x 2 (et d'autres configurations d'essieux), une demande à laquelle souscrit aussi l'**USAM**. Les participants mentionnés réfutent par ailleurs les explications du rapport explicatif, selon lesquelles les modifications tendraient à inclure davantage de véhicules dans le champ d'application. Ils estiment que la nouvelle réglementation sert exclusivement à préciser clairement les critères déterminants au moment de la commande et, de ce fait, n'entraîne pas d'élargissement du champ d'application de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>.

Le **canton AG**, de même que **routesuisse**, salue explicitement les modifications de la base de calcul, mais demande d'intégrer le poids garanti comme grandeur de référence pour toutes les catégories de véhicules.

Le **canton GE** et le **Centre Patronal** approuvent les modifications eu égard tant à l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse qu'à l'harmonisation avec l'UE. Le **canton SG** motive également son assentiment par l'atteinte des objectifs.

Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** saluent l'alignement sur les règles de l'UE proposé s'agissant des valeurs cibles de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds. Ils rappellent cependant que le dernier durcissement des règles européennes (règlement [UE] 2024/1610) n'est pas pris en compte dans la révision. Ce nouveau règlement, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2024, couvre bien plus de catégories de véhicules (notamment les camions moyens, les autocars et les remorques). Ils soulignent en outre que l'objectif de réduction de 57 % des émissions dans le secteur des transports d'ici à 2040 énoncé dans la LCI ne pourra être atteint qu'au prix d'efforts bien plus importants que ce que prévoit la modification de l'ordonnance. Concrètement, les participants relèvent que la législation suisse n'impose pour l'heure aucune limite quantitative du nombre de nouveaux véhicules à moteur thermique et qu'il convient de remédier à cette carence.

**BirdLife Suisse**, le **PS**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **SES**, la **Fondation PUSCH**, l'**ATE**, l'**Association suisse pour la protection du climat** et le **WWF** se félicitent aussi explicitement de la modification pour le léger élargissement du champ d'application qu'elle implique. Ils ajoutent que les

règles devraient déjà être prises en compte dans les calculs en lien avec l'atteinte des objectifs et les éventuelles prestations de remplacement pour l'année civile en cours, car ces calculs seront effectués par l'administration sur la période au cours de laquelle la présente ordonnance sera déjà entrée en vigueur, si bien que la réglementation suisse dérogerait au droit européen.

## 4.2 Système d'échange de quotas d'émission pour les exploitants d'installations

---

Le développement du SEQE au même rythme que celui de l'UE bénéficie d'un large soutien, explicitement exprimé par les **cantons AG, BE, BL, BS, FR, GE, SG, SH, SO, TH, VD, ZH**, tout comme **Alpiq, auto-suisse, constructionsuisse**, le **BFC**, le **Centre Patronal**, **cemsuisse, economiesuisse, l'IGEB, metalsuisse, Le Centre, scienceindustries, l'USAM, SWISS, swissmem, Swisspower, Varo Energy, l'AES** et la **ZHK**. Les participants font valoir les avantages du couplage avec le SEQE de l'UE, tels que la liquidité accrue, la meilleure stabilité des prix et l'amélioration de la sécurité de planification. Les **cantons AG, BS** et **ZH, Alpiq, metalsuisse, scienceindustries, swissmem, l'AES** et **Le Centre** mentionnent en outre l'importance de l'exclusion des entreprises suisses du MACF de l'UE, permis dans le cadre du couplage des deux SEQE.

### 4.2.1 Efficacité individuelle en matière d'émissions de gaz à effet de serre

*(Art. 45, al. 3, let. b, ch. 1<sup>bis</sup>, et art. 46, al. 1<sup>bis</sup>)*

**Economiesuisse**, la **HKBB, scienceindustries, l'ALET** ainsi que la **ZHK** indiquent que de la flexibilité est nécessaire dans l'évaluation de l'efficacité individuelle en matière d'émissions de gaz à effet de serre, au motif que se concentrer exclusivement sur les conventions d'objectifs avec la Confédération serait trop réducteur eu égard à la diversité des installations participant au SEQE et au caractère volontaire des conventions d'objectifs. Ils réclament expressément la prise en compte des conventions d'objectifs cantonales ainsi que d'autres instruments appropriés tels que les analyses de consommation énergétique et les plans de décarbonation pris en compte par les différentes installations dans le SEQE, demandés par tous les participants mentionnés, à l'exception de la **HKBB**. Le **canton AG**, allant dans le même sens, demande la mise en place d'une solution pragmatique et sans contraintes bureaucratiques lourdes pour les entreprises qui n'ont pas conclu de convention d'objectifs. **Economiesuisse** et **scienceindustries** relèvent par ailleurs un conflit d'objectifs entre l'efficacité énergétique et l'augmentation des besoins en électricité : une focalisation trop marquée sur l'efficacité énergétique pourrait occulter des évolutions telles que l'électrification croissante. Dans ce contexte, les organisations demandent que soit prise en compte l'efficacité individuelle en matière d'émissions de gaz à effet de serre et non l'efficacité énergétique.

**Auto-suisse, constructionsuisse, cemsuisse, l'IGEB, metalsuisse** et **l'USAM** indiquent que l'intensité en CO<sub>2</sub> des combustibles doit être retirée des critères aux fins de la réduction des attributions de droits d'émission à titre gratuit et que l'évaluation de la non-conformité devrait uniquement se fonder sur le critère de l'efficacité énergétique. **Metalsuisse** estime par ailleurs que la focalisation sur l'efficacité en

matière d'émissions de gaz à effet de serre est trop restrictive et qu'il convient d'intégrer aussi le recours à des ressources ou à des méthodes issues de l'économie circulaire.

**BirdLife Suisse, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la Fondation PUSCH, la SES, le PS, l'Association suisse pour la protection du climat, l'ATE et le WWF** considèrent que ne pas imposer un plan de décarbonation ou un instrument comparable, comme les feuilles de route prévues à l'art. 5 LCI, constitue un écart par rapport à la réglementation européenne et crée une lacune réglementaire, étant donné que tous les participants ne relèvent pas de conventions d'objectifs cantonales. Aussi estiment-ils qu'il faudrait prescrire à titre d'obligation minimale l'un des instruments existants afin de permettre une évaluation fiable de l'efficacité en matière de gaz à effet de serre.

Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** estiment pour leur part que la réduction de seulement 20 % des droits d'émission à titre gratuit pourrait être nettement durcie.

#### **4.2.2 Calcul des droits d'émission attribués à titre gratuit aux exploitants d'installations participant au SEQE**

(Annexe 9)

**Cemsuisse** et l'**IGEB** relèvent que l'affirmation au ch. 1 selon laquelle l'UE a élaboré les référentiels de produits *en étroite collaboration avec l'industrie* n'est pas correcte et est par conséquent à rejeter.

##### Référentiels de produits au ch. 1.1

**BirdLife Suisse, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la Fondation PUSCH, la SES, le PS, l'Association suisse pour la protection du climat et le WWF** demandent que les référentiels repris de l'UE dans le cadre de l'ordonnance soient adaptés au mix électrique à faibles émissions de la Suisse.

L'**UDC** critique, eu égard à la reprise des référentiels, le fait que la révision de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> entraîne dans les faits une reprise automatique et sans fondement démocratique du droit européen, sapant insidieusement la souveraineté nationale.

Le **BFC** relève à ce sujet que les valeurs de référence utilisées dans les annexes et le MACF pour déterminer les droits d'émission devraient être accessibles au public et étayées au moyen de sources scientifiques.

##### Coefficient pour les émissions des procédés au ch. 1.4

**BirdLife Suisse, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la SES, le PS, l'ATE, l'Association suisse pour la protection du climat et le WWF** réclament dans le cadre du ch. 1.4 une réduction plus rapide des attributions à titre gratuit.

**Economiesuisse** et **scienceindustries** s'opposent à l'abaissement du coefficient pour les émissions des procédés au ch. 1.4, au motif que la compétitivité des usines d'incinération des déchets spéciaux en serait affectée. Ils estiment qu'il convient de conserver les référentiels actuels étant donné qu'il n'est

pour l'heure pas certain que les usines d'incinération des ordures ménagères seront prises en compte dans le SEQE de l'UE.

#### Référentiel de chaleur au ch. 1.7

L'**IGEB** dénonce, eu égard au ch. 1.7, un désavantage subi par les réseaux de chauffage à distance existants ayant recours à l'énergie nucléaire, en contradiction avec la politique actuelle, qui est de continuer à faire fonctionner les centrales nucléaires essentiellement pour les entreprises.

#### Coefficient d'adaptation pour la fabrication de niacine au ch. 3.4

**BirdLife Suisse, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la SES, le PS, l'ATE, l'Association suisse pour la protection du climat** et le **WWF** relèvent que la production de niacine est mentionnée à juste titre dans le contexte des réductions d'émissions. Ils notent cependant qu'une attribution à titre gratuit pour les émissions résiduelles ignore le potentiel de baisse des émissions de protoxyde d'azote et demandent ici une réduction massive des attributions à titre gratuit.

### 4.3 Échange de quotas d'émission pour les exploitants d'aéronefs

Dans le secteur aérien également, le développement du SEQE à des fins d'harmonisation avec la réglementation européenne bénéficie d'un large soutien. Le **canton GE** souligne explicitement l'importance de la compatibilité du système d'échange de quotas d'émissions avec celui de l'UE concernant le secteur aérien, seule solution pour éviter toute distorsion de la concurrence et placer l'aviation suisse sur un pied d'égalité avec ses concurrents européens. Ce point de vue est partagé également par **Aerosuisse**, le **Centre Patronal, Flughafen Zürich AG, SWISS** et l'**USAM**. Ces participants – de même qu'**economiesuisse** – signalent cependant en outre des désavantages concurrentiels par rapport aux compagnies aériennes d'États tiers hors UE.

#### **4.3.1 Suppression des dispositions relatives à l'attribution de droits d'émission à titre gratuit**

*(Abrogation des art. 46f et 46g)*

Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** saluent dans ce contexte la suppression des droits d'émission attribués à titre gratuit dès 2026 dans le cadre de la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub> (art. 19a, al. 4).

À l'inverse, **economiesuisse, Aerosuisse**, le **Centre Patronal, l'USAM, Flughafen Zürich AG** et **SWISS** relèvent la charge administrative et financière accrue associée. Ils craignent un affaiblissement de la compétitivité internationale, notamment du fait du cumul de l'obligation de mélange et de l'abandon des attributions de droits d'émission à titre gratuit. Ils estiment que le surcoût associé pèserait lourd, tout particulièrement en comparaison des concurrents hors UE. Par la suite, les participants demandent des mesures de compensation ciblées, comme l'affectation totale des recettes provenant du SEQE à la réduction des émissions dans le secteur de l'aviation. L'**USAM** demande en sus que les fonds épargnés puissent être utilisés aussi bien pour les coûts d'investissement que pour les coûts d'exploitation.

D'autres suggestions de mécanismes de compensation ont été formulées sous la forme d'extensions dans le cadre des prises de position concernant l'art. 46h.

#### **4.3.2 Attribution de droits d'émission à titre gratuit pour l'utilisation de carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission (CAD)**

*(art. 46h)*

La promotion des CAD est explicitement saluée par le **canton AG, economiesuisse, Flughafen Zürich AG, SWISS** ainsi que par **swissmem, BirdLife Suisse, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura**, la **SES**, le **PS**, la **Fondation PUSCH**, l'**ATE**, l'**Association suisse pour le climat**, le **WWF**, les **Avocat.e.s pour le climat**, les **Juristes progressistes vaudois.es** et les **cantons ZH et FR** font valoir des objections du point de vue de la politique climatique à différents niveaux. L'**UDC** s'oppose sur le principe à une aide de l'État en faveur des CAD.

Dans leurs prises de position, **economiesuisse, Flughafen Zürich AG et SWISS** jugent favorablement l'introduction de droits d'émission à titre gratuit pour l'utilisation de carburants durables ou à faible taux d'émission. Ils estiment que cette mesure contribue non seulement à l'atteinte des objectifs climatiques nationaux, mais qu'elle compense aussi les désavantages concurrentiels subis par les entreprises de l'UE et de Suisse en comparaison internationale du fait des exigences environnementales plus strictes. Les **participants mentionnés** et **Aerosuisse** proposent de compléter l'art. 46h par deux alinéas. Le nouvel al. 6 vise à accroître l'efficacité de l'instrument et à veiller à ce que la totalité du volume d'encouragement soit utilisée en habilitant l'OFEV à attribuer de plus grandes quantités de droits d'émission si les quantités totales de droits d'émission disponibles n'ont pas été épuisées par d'autres exploitants d'aéronefs. Les **participants mentionnés**, ainsi que le **Centre Patronal** et l'**USAM**, demandent en outre qu'un alinéa supplémentaire assure la reconnaissance de tous les documents d'accompagnement admis conformément aux directives européennes pour alléger la charge administrative.

**Swissmem** estime que l'attribution d'émissions à titre gratuit en cas d'utilisation de CAD est judicieuse du point de vue de la politique climatique et contribue à atténuer les désavantages concurrentiels. À la différence des autres participants, l'association réclame que les exploitants d'aéronefs aient la possibilité de transférer eux-mêmes directement les droits d'émission non utilisés.

Le **canton AG** est également favorable à la promotion des CAD et demande concrètement le maintien de l'art. 46h. Il souhaite en outre que la recherche dans le domaine des CAD soit développée en Suisse au moyen du programme d'encouragement en place « Aviation et climat » ainsi que d'autres structures éventuelles. Le **canton SG** salue lui aussi dans ce contexte les efforts pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation en préservant des conditions de concurrence comparables. Le canton demande que la compensation du surcoût pour les CAD soit conçue de sorte à soutenir le développement du marché et à éviter l'apparition de monopoles.

Le **canton ZH**, en revanche, émet des réserves du point de vue de la politique climatique concernant l'introduction de droits d'émission à titre gratuit et plaide en faveur d'une tarification des émissions cohérente et conforme au principe du pollueur-payeur.

Le **canton FR** relève que l'attribution de droits d'émission à titre gratuit dans le secteur aérien occasionnera un important « manque à gagner » pour le soutien au transport ferroviaire transfrontalier et la promotion des mesures visant à réduire les émissions dans le secteur de l'aviation. Il rappelle que le rapport explicatif précise qu'il n'est pas prévu que cette perte soit compensée et qu'il faut de ce fait partir du principe que ces déficits de financement se feront au détriment du transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs. Le canton considère cette approche d'un regard critique, en particulier eu égard aux responsabilités respectives des différents modes de transport en matière d'émissions. Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** craignent quant à eux que la diminution des moyens affectés dans le secteur de l'aviation et l'absence de financement prévisible par des fonds du budget général de la Confédération dans le contexte du programme d'allègement des finances fédérales 2027 se fassent au détriment du financement de la décarbonation de l'aviation, un aspect essentiel au vu de l'urgence climatique.

**BirdLife Suisse, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la SES, le PS, la Fondation PUSCH, l'ATE, l'Association suisse pour la protection du climat et le WWF** estiment qu'il est possible de renoncer à une affectation des recettes issues de la mise aux enchères en faveur de l'aviation au vu des attributions à titre gratuit pour le financement de la part de CAD. Ils demandent que l'intégralité des recettes du SEQE pour l'aviation soient utilisées pour financer des formes de mobilité alternatives plus respectueuses du climat et à d'autres fins prévues par la loi.

Les participants nommés font en outre valoir qu'au moment de l'élaboration des modifications de la législation, le Parlement n'avait pas connaissance du fait que les compagnies aériennes continueraient de bénéficier d'importantes attributions à titre gratuit pour couvrir le surcoût associé à l'obligation de mélange de CAD. Ils estiment que cet encouragement induit un effet d'aubaine. À l'instar des **Vert-e-s**, les organisations mentionnées invitent le Conseil fédéral, dans ce contexte, à introduire immédiatement un quota ambitieux en matière de carburants synthétiques, allant au-delà de la moyenne européenne. Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** souscrivent également à cette demande.

L'**UDC** s'oppose à l'attribution de droits d'émission à titre gratuit pour les CAD, considérant que l'aide publique induit des coûts dans le SEQE sans contre-financement, sachant qu'une compensation par des fonds du budget général de la Confédération est exclue du fait de la situation budgétaire tendue. En l'absence de contre-financement prévu, il y a lieu de supposer que les coûts seront répercutés sur les consommateurs. L'UDC indique en outre qu'il n'appartient pas à l'État de créer un marché.

Le **canton FR** relève enfin que si le nombre de droits d'émission attribués à titre gratuit correspond environ à 12 % de la quantité totale de droits d'émission disponibles au titre du SEQE suisse et est identique à celui de l'UE, l'instrument d'aide européen s'étend sur la période 2024–2030 alors que le

système suisse ne vaut qu'à compter de 2026. Le canton préconise de spécifier dans le rapport explicatif la manière dont cet écart est pris en compte dans le calcul.

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

(Annexe 15)

**BirdLife Suisse**, le **PS**, **Greenpeace**, **Pro Alps**, **Pro Natura**, la **SES**, l'**ATE**, l'**Association suisse pour la protection du climat** et le **WWF** demandent d'utiliser aux ch. 5.1 et 5.5 une combinaison permettant de tirer un bénéfice maximal pour l'environnement. Ils estiment ainsi que les substances visées au ch. 5.1 devraient être prises en compte en premier lieu pour la compensation de la différence de coûts et qu'il convient au ch. 5.5 d'abaisser à 50 % la contribution prévue à la let. b et de supprimer purement et simplement la let. c.

## 4.4 Nouvelle base de calcul pour le remboursement partiel de la taxe sur le CO<sub>2</sub>

---

(Art. 96b, al. 3 et 6)

**Axpo Services AG**, **Swisspower** et l'**AES** s'opposent au changement de méthode prévu pour le coût climatique, notamment eu égard aux défis liés à l'approvisionnement électrique du futur. Ils notent que les exploitants de centrales thermiques à combustibles fossiles sont aujourd'hui soumis à la fois au SEQE et à la taxe sur le CO<sub>2</sub>, un remboursement de la taxe n'étant possible qu'en cas de dépassement d'un prix minimum pour le CO<sub>2</sub>. Étant donné que ce prix minimum est unique sur le plan international et amené à être relevé dans le cadre de la révision, les organisations estiment que l'accès au marché est de facto bloqué. **Les trois participants** et **Alpiq** demandent que la référence à un coût climatique fixe soit supprimée et que le calcul des coûts externes se fonde à la place – comme par le passé – sur l'état actuel des connaissances scientifiques.

**Swisspower** et l'**AES** notent en outre que le nouvel al. 6 crée des obligations supplémentaires en matière de documentation, et qu'ils considèrent que tenir des relevés de la consommation et des stocks suffit amplement.

**Auto-suisse**, **economiesuisse**, l'**USAM** et l'**AES** acceptent les modifications sur le fond : ils peuvent comprendre le changement de méthode, mais relèvent toutefois qu'un triplement des coûts n'est pas approprié au vu des incertitudes liées aux calculs. Dans ce contexte, ils demandent de prévoir une possibilité de compensation complémentaire visant à atténuer les charges économiques supplémentaires sans pour autant réduire l'objectif de politique climatique.

Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** saluent la modification des bases de calcul du prix minimum aux fins du remboursement de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, mais estiment qu'il n'est pas admissible que les deux centrales concernées par cette modification puissent faire peser ce coût sur les consommateurs. Enfin, les participants émettent une critique plus générale sur la faiblesse

de l'objectif de réduction des émissions, abaissé à 2,25 %, qui doit être atteint pour obtenir une exemption de la taxe sur le CO<sub>2</sub> lorsqu'un engagement de réduction a été conclu.

Le **canton VD** attire l'attention sur le fait que tous les dommages causés par les émissions de gaz à effet de serre ne pourront pas être réparés. Il demande ainsi que la fixation du prix minimum pour le remboursement non seulement tienne compte des coûts de réparation des dommages, mais aussi continue de se référer à l'état actuel des connaissances scientifiques en la matière.

Le **BFC** souhaite que les coûts finaux, ici dans le cadre des centrales de réserve, ne soient pas répercutés sur les consommateurs finaux, car cela annulerait l'incitation des entreprises à investir dans des énergies renouvelables.

**BirdLife Suisse, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la SES, le PS, l'ATE, l'Association suisse pour la protection du climat et le WWF** soulèvent que l'al. 1 peut prêter à confusion sans explications.

#### **4.5 Détermination des prétentions à une attribution à titre gratuit de droits d'émission à partir de 2026**

---

*(Art. 146ah)*

**Cemsuisse, economiesuisse et l'IGEB** critiquent le report de la détermination des droits d'émission à titre gratuit qui découle du fait que les référentiels européens ne sont pas encore disponibles et réclament que l'OFEV communique au plus tôt à ce sujet en vue de garantir la sécurité de planification.

**Swisspower et l'AES** souhaitent également, dans le même esprit, une attribution anticipée des droits d'émission, et ce dès l'année d'engagement.

#### **4.6 Instrument de compensation et attestations**

---

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

**BirdLife Suisse, Greenpeace, Pro Alps, Pro Natura, la SES, le PS, la Fondation PUSCH, l'ATE et le WWF** indiquent qu'ils considèrent que les adaptations concernant les calculs des émissions de référence sont épineuses du fait des incertitudes quant à leurs conséquences. Ils voient également un manque de clarté au niveau de la prise en compte distincte du chauffage le plus ancien à remplacer. Enfin, ils relèvent qu'une différenciation doit être prévue au sujet de l'interdiction d'installer des chauffages fossiles pour tenir compte des disparités cantonales.

Le **canton ZH** fait remarquer que l'adaptation de la base de calcul pourrait entraîner une baisse des contributions financières perçues par les exploitants de réseaux de chauffage à distance et empêcher ainsi le déploiement de projets de décarbonation dans le domaine de l'utilisation de la chaleur. Il demande un examen minutieux des conséquences éventuelles et que le rapport explicatif en fasse état.

Les **Avocat.e.s pour le climat** et les **Juristes progressistes vaudois.es** expriment eux aussi des réserves quant à l'adaptation prévue de la méthode de calcul : ils notent que la législation suisse a de façon générale une tendance à privilégier le développement de nouvelles technologies, et tend à négliger la promotion de la sobriété énergétique et technologique.

Le **canton SH** se prononce expressément en faveur des modifications prévues. Il salue notamment l'harmonisation des méthodes de calcul pour les nouveaux consommateurs et les consommateurs existants, ainsi que la contribution à l'atteinte des objectifs climatiques.

## 5 Annexe

### Liste des abréviations

auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles
AES	Association des entreprises électriques suisses
ALET	Association suisse des entreprises d'entretien des textiles
ATE	Association transports et environnement
BFC	Bureau fédéral de la consommation
CAD	Carburants d'aviation renouvelables ou à faible taux d'émission (carburants d'aviation durables ; en anglais : <i>Sustainable Aviation Fuels</i> )
EICom	Commission fédérale de l'électricité
HKBB	Handelskammer beider Basel (Chambre de commerce des deux Bâle)
PUSCH	Fondation PUSCH – L'environnement en pratique
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
SEQE de l'UE	Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne
SES	Fondation Suisse de l'Énergie
SWISS	Swiss International Air Lines
TCS	Touring Club Suisse
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant
ZHK	Zürcher Handelskammer (Chambre de commerce de Zurich)

Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden und Abkürzungen

Liste des participants à la consultation et abréviations

Elenco dei partecipanti alla consultazione e abbreviazioni

**1. Kantone**

**Cantons**

**Cantoni**

AG	Aargau / Argovie / Argovia
AI	Appenzell Innerrhoden / Appenzell Rhodes-Intérieures / Appenzello Interno
AR	Appenzell Ausserrhoden / Appenzell Rhodes-Extérieures / Appenzello Esterno
BE	Bern / Berne / Berna
BL	Basel Landschaft / Bâle-Campagne / Basilea Campagna
BS	Basel Stadt / Bâle-Ville / Basilea Città
FR	Fribourg / Freiburg / Friburgo
GE	Genève / Genf / Ginevra
GL	Glarus / Glaris / Glarona
GR	Graubünden / Grisons / Grigioni
LU	Luzern / Lucerne / Lucerna
NE	Neuchâtel / Neuenburg / Neuchâtel
NW	Nidwalden / Nidwald / Nidvaldo
OW	Obwalden / Obwald / Obvaldo
SG	St. Gallen / Saint-Gall / San Gallo
SH	Schaffhausen / Schaffhouse / Sciaffusa
SO	Solothurn / Soleure / Soletta
SZ	Schwyz / Schwytz / Svitto
TG	Thurgau / Thurgovie / Turgovia
TI	Ticino / Tessin
VD	Vaud / Waadt
VS	Valais / Wallis / Vallese
ZG	Zug / Zoug / Zugo
ZH	Zürich / Zurich / Zurigo



## 2. Politische Parteien

### Partis politiques

#### Partiti

	Die GRÜNEN Schweiz Les VERT-E-S suisses I VERDI svizzera
	Die Mitte Le Centre il Centro
SVP UDC UDC	Schweizerische Volkspartei Union Démocratique du Centre Unione Democratica di Centro
SPS PSS PSS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz Parti socialiste suisse Partito socialista svizzero

## 3. Verbände der Wirtschaft

### Associations de l'économie

#### Associazioni dell'economia

	economiesuisse
SAV UPS USI	Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori
SGV USAM USAM	Schweizerischer Gewerbeverband Union suisse des arts et métiers Unione svizzera delle arti e mestieri

## 4. Weitere interessierte Organisationen

### Autres organisations intéressées

#### Altre organizzazioni interessate

aerosuisse
Alpiq
Association des entreprises électriques suisses (AES)
Association suisse des aérodromes
Association suisse des entreprises d'entretien des textiles (ALET)



Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS)
Association suisse pour la protection du climat
Association transports et environnement (ATE)
auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles
Axpo Services AG
Biofuels Schweiz
BirdLife Suisse
Bureau fédéral de la consommation (BFC)
carbura
cemsuisse
Centre Patronal
Chambre de commerce de Zurich (ZHK)
Chambre de commerce des deux Bâle (HKBB)
Commission fédérale de l'électricité (ElCom)
Conférence des caisses cantonales de compensation
constructionsuisse
Flughafen Zürich AG
Fondation pour la pratique environnementale en Suisse (PUSCH)
Fondation Suisse de l'Énergie (SES)
Greenpeace
Groupement d'intérêt des industries à forte consommation d'énergie (IGEB)
Juristes progressistes vaudois.es
metalsuisse
Pro Alps
Pro Natura
routesuisse
scienceindustries
SWISS
swissmem
Swisspower
Touring Club Suisse (TCS)
Union suisse des arts et métiers (USAM)
Varo Energy
WWF