



6 octobre 2020

Révision partielle de l'ordonnance sur le CO₂ liée à l'initiative parlementaire Burkart (17.405)

Rapport sur les résultats de la procédure de consultation (4 mai au 25 août 2020)

N° de référence : BAFU-233.11-1849/4/4



1 Introduction

Depuis le 1^{er} juillet 2008, la Suisse encourage l'utilisation de carburants respectueux de l'environnement en accordant des allègements fiscaux. La législation exige que les pertes de recettes fiscales qui en découlent soient compensées par une hausse du taux d'imposition de l'essence. Selon la loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin)¹, la durée des allègements de l'impôt sur les huiles minérales est limitée au 30 juin 2020. Le 27 février 2017, le conseiller national Thierry Burkart a déposé une initiative parlementaire (17.405)² demandant de reconduire les allègements fiscaux jusqu'en 2030.

Compte tenu du retard pris dans les débats parlementaires, la révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020³ entrera en vigueur au plus tôt au 1^{er} janvier 2022. Le 20 décembre 2019⁴, le Parlement a donc décidé, en plus de reconduire les allègements fiscaux pour les biocarburants jusqu'à fin 2023, de réviser partiellement, sur la base de l'initiative parlementaire Burkart, la loi sur le CO₂ afin d'éviter un vide réglementaire. Cette révision partielle prévoit un objectif de réduction de 1,5 % pour l'année 2021 par rapport à 1990 ainsi que la reconduction des instruments suivants, limités à fin 2020 : obligation de compenser s'appliquant aux importateurs de carburants fossiles qui, en combinaison avec les allègements fiscaux, a généré une augmentation considérable des ventes de biocarburants, système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) et exemption de la taxe sur le CO₂ liée à un engagement de réduction. À la suite de l'adoption de l'initiative parlementaire 17.405 le 20 décembre 2019, l'exemption de la taxe sur le CO₂ et l'obligation de compenser à laquelle sont soumis les importateurs de carburants fossiles en vertu de la loi sur le CO₂ ont été prorogées d'une année, jusqu'à fin 2021. Le SEQUE est en revanche prolongé pour une durée illimitée, car le Parlement a déjà consenti au développement de cet instrument sur le modèle de celui de l'UE en approuvant le couplage du SEQUE de la Suisse et de celui de l'UE⁵.

La révision de l'ordonnance sur le CO₂ mise en consultation concrétise la révision partielle de la loi sur le CO₂ liée à l'initiative parlementaire Burkart. Dans le cadre de cette procédure, qui s'est tenue du 4 mai au 25 août 2020, les milieux intéressés ont été priés de prendre position sur la révision de l'ordonnance. Le présent rapport résume les résultats de cette consultation.

¹ RS 641.61

² Iv. pa. 17.405 Burkart. Reconduire les allègements fiscaux de durée limitée accordés pour le gaz naturel, le gaz liquide et les biocarburants

³ FF 2018 229

⁴ FF2019 5485

⁵ FF 2018 399

2 Résultats de la procédure de consultation

2.1 Prises de position reçues

Au total, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a reçu 167 prises de position : 79 de participants invités à prendre part à la procédure et 88 de participants n'ayant pas explicitement été invités à le faire. En outre, 25 cantons se sont exprimés sur le projet, de même que 7 des partis représentés au Parlement, l'*Union des villes suisses (UVS)*, 5 associations faîtières de l'économie et 40 autres organisations invitées (p. ex. *AEnEC*, *act*, *KliK* et plusieurs associations actives dans les secteurs de l'économie, des transports ou de l'environnement). Les 88 participants n'ayant pas été explicitement invités à participer à la consultation sont pour la plupart des entreprises⁶, parmi lesquelles notamment des membres de l'organisation *scienceindustries*, des concessionnaires automobiles et de nombreux exploitants de réseaux de chauffage à distance.

À noter que certains participants ont indiqué renoncer à prendre position. Il s'agit du *canton du Jura*, de l'*Association des communes suisses*, de l'*Union patronale suisse*, de *Swiss International Airports Association*, de la *Conférence des caisses cantonales de compensation* et de la *Commission fédérale de l'électricité*.

Plusieurs participants se rallient, totalement ou partiellement, à la prise de position d'autres participants. Ainsi, la *Fédération des entreprises suisses (economiesuisse)* se joint, s'agissant des prescriptions d'émission applicables aux nouveaux véhicules, aux avis d'*auto-suisse* et de l'*Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS)* et, pour ce qui est de l'obligation de compenser immanquablement aux importateurs de carburants, à celui d'*Avenergy Suisse (Avenergy)*. S'agissant de ce dernier point, *auto-suisse* adhère à la position d'*Avenergy*. L'*Organisation suisse de stockage obligatoire pour carburants et combustibles liquides (Carbura)* soutient également les points soulevés par *Avenergy* dans ce domaine. L'*Union suisse des arts et métiers (usam)*, quant à elle, partage les réserves formulées par la VFAS, l'*Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)* et *auto-suisse* concernant la modification des prescriptions d'émission applicables aux nouveaux véhicules. L'*Association suisse des transports routiers (ASTAG)* adhère aux prises de position de la VFAS, de l'*UPSA*, d'*auto-suisse*, de la *Fédération routière suisse (FRS)* et d'*Avenergy*. Par ailleurs, les participants suivants renvoient, pour de plus amples détails, à la position de la VFAS : *2roues Suisse*, *Auto Tuning- & Design Verband Schweiz/Lichtenstein (ATVSL)*, *Bundesverband freier Kfz.-Importeure* (Allemagne), *European Association of Independent Vehicle Traders (EAIVT)* (Europe/Allemagne) et les *Jeunes UDC*. La VFAS indique par ailleurs que l'association *Swiss Automotive Aftermarket (SAA)* soutient entièrement sa prise de position. L'*Industrie suisse de la terre cuite* se rallie pour sa part à l'avis de la *Interessengemeinschaft Energieintensive Branchen (IGEB)*. La *Stiftung für Konsumentenschutz* rejoint les prises de position remises par de nombreux membres⁷ de l'*Alliance climatique suisse* (p. ex. *WWF*, *Greenpeace*). La *Korporation Kägiswil* s'aligne sur l'avis de la *Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO₂ (KliK)*. Enfin, *Syngenta* soutient la position de *scienceindustries*.

2.2 Appréciation d'ensemble du projet

Plusieurs cantons (*BE, LU, UR, SZ, OW⁸, NW, ZG, FR, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, NE, GE*) et un certain nombre d'autres participants (*PLR, PDC, UVS, AEnEC, IGEB, Industrie suisse de la terre cuite, economiesuisse, scienceindustries, Swissmem, UMS, VFAS, EnDK, Travail.Suisse, InfraWatt, Ökostrom Schweiz, cemsuisse, Eco Swiss, USP, TCS, plusieurs entreprises*) se sont prononcés fondamentalement en faveur ou plutôt en faveur du projet de révision, certains d'entre eux formulant également des propositions de modification de l'ordonnance. Sont comptés parmi les participants affichant un avis fondamentalement positif envers le projet également ceux qui ont indiqué soutenir la prolongation des instruments de politique climatique, ce point représentant la clé de voûte du projet. N'en font toutefois pas partie les participants dont la position sur certains points suggère qu'ils n'ont pas un avis

⁶ Les Korporation Kägiswil et Korporation Baar-Dorf sont, dans le présent rapport, également considérées comme des entreprises.

⁷ La formulation « de nombreux membres de l'Alliance climatique suisse » comprend, dans le présent rapport, outre les sept membres officiels, également des partenaires de l'alliance et d'autres participants à la consultation ayant remis des prises de position identiques ou très similaires.

⁸ Les prises de position rédigées par un service spécifique cantonal sont considérées comme venant du canton en question (p. ex. département de l'économie du canton d'Obwald).

fondamentalement positif quant à la révision. De nombreux participants totalement ou partiellement favorables au projet indiquent explicitement souscrire au maintien de tous les instruments de politique climatique ou de certains d'entre eux. Si elle voit d'un bon œil la prolongation de ces instruments, *Carbura* rejette certaines modifications qu'elle juge trop strictes pour plusieurs secteurs et préjudiciables à l'aune de la révision totale de la loi sur le CO₂.

Maints participants ne se bornent pas à s'exprimer pour ou contre le projet, mais formulent également certaines remarques et propositions de modification de l'ordonnance.

De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse jugent la révision trop peu ambitieuse et estiment que davantage de mesures doivent être prises en faveur de la protection du climat. Selon eux, le Conseil fédéral n'a pas tiré parti de toutes les possibilités qui s'offrent à lui, comme déjà auparavant. Les prises de position de ces participants ne présentent pas le même degré de détail et diffèrent légèrement quant à la formulation choisie, mais visent le même objectif. Le *Parti vert/libéral (pvl)* relève que le Parlement souhaite une politique climatique plus ambitieuse que ce que prévoit le projet. Par conséquent, les possibilités législatives doivent être davantage utilisées. L'*Association Climat Genève* affiche un avis similaire : d'après elle, la population s'est exprimée, dans le cadre des élections fédérales de 2019, pour un renforcement de la protection du climat. L'ordonnance révisée doit donc refléter ces préoccupations. L'association mentionne également les récents résultats scientifiques pour appuyer sa position. La *Société forestière suisse* aurait elle aussi voulu un processus plus ambitieux. L'association *swisscleantech* se félicite de la révision, mais regrette que le Conseil fédéral n'ait pas suffisamment exploité ses possibilités en vue d'une protection forte du climat. Le *Parti socialiste suisse (PS)* et le *Parti évangélique suisse (PEV)* sont également d'avis que le Conseil fédéral aurait davantage dû tirer parti de ses possibilités pour protéger le climat. Telle est également l'opinion du *Parti écologiste suisse (les Verts)*, qui parvient à la conclusion que le projet est insuffisant.

Avenergy émet pour sa part d'importantes réserves quant au projet. L'*Union démocratique du centre (UDC)* rejette, dans l'ensemble, la révision partielle. Le parti relève que les émissions de gaz à effet de serre ont diminué en Suisse malgré la croissance démographique. Par conséquent, il estime que le pays est sur la bonne voie même sans imposer de nouveaux coûts élevés aux ménages et aux entreprises comme le ferait le projet. En outre, de tels coûts ne sont pas judicieux en raison des difficultés économiques que connaît le pays actuellement. Le *Centre Patronal* ne soutient pas non plus le projet.

2.3 Appréciation détaillée du projet

Cette section résume les prises de position relatives aux différents articles modifiés dans le cadre du projet. Les avis exprimés sur d'autres articles et les remarques complémentaires figurent sous 2.4. Les positions concernant les articles présentés sous 2.3 mais qui portent sur d'autres aspects que ceux prévus par le projet sont également résumées sous 2.3, pour des questions de lisibilité.

Art. 2

La compensation du surplus de poids de la technique de propulsion à émission nulle est approuvée par plusieurs participants (*PLR*⁹, *UDC*, *UPSA*, *TCS*, *CI Commerce de détail Suisse*, *auto-suisse*, *FRS*, *TG*, *SH*).

La *CI Commerce de détail Suisse* souhaiterait que la formulation de ces ajouts corresponde à celle figurant dans le rapport du Conseil fédéral du 19 août 2020 « Révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière ». Certains participants proposent que le surplus de poids d'autres techniques de propulsion alternatives (biogaz, p. ex.) soit également compensé (*UPSA*, *ASIG*, *swisscleantech*, *UDC*, *auto-suisse* et *FRS*).

En outre, *auto-suisse* et la *FRS* pointent une inégalité de traitement par rapport à l'Union européenne (UE) car, selon *auto-suisse*, tous les véhicules « Heavy-Duty » qui présentent des valeurs de CO₂

⁹ Le *PLR* ne parle que de propulsion électrique.

supérieures à la limite prévue dans le règlement (CE) n° 715/2007¹⁰ figurent en Suisse parmi la flotte N1.

Par ailleurs, plusieurs participants précisent que des questions doivent encore être clarifiées pour pouvoir mettre en œuvre les ajouts à l'art. 2 (cf. 2.5).

Art. 6

Quelques participants se disent favorables aux modifications de l'art. 6 (*KliK, plusieurs entreprises, Energie-bois Suisse et Holzenergie Nordwestschweiz*). *InfraWatt* et l'*Association suisse du chauffage à distance (ASCAD)* soutiennent l'idée de soumettre les esquisses de projets à l'OFEV pour examen préalable.

Art. 12

Plusieurs participants indiquent ou suggèrent que des attestations devaient continuer à être délivrées en 2021 en cas de dépassement des engagements de réduction (*KliK, Avenergy, economiesuisse, scienceindustries, Swissmem, FRS, Energie-bois Suisse, Carbura, IG Holzenergie Nordwestschweiz, AEnEC, IGEB, Industrie suisse de la terre cuite, CI Commerce de détail Suisse, Gruppe Grosser Stromkunden, PLR, Eco Swiss, plusieurs entreprises*). Ils justifient leur revendication par les arguments suivants : réalisation facilitée de l'obligation de compenser, incitation à davantage réduire ses émissions, rejet d'une modification des règles durant une période en cours ou encore modification non justifiée.

Art. 12a

Le *PLR. Les Libéraux-Radicaux (PLR)* exige, également dans le cadre de l'art. 12a, qu'un dépassement des engagements de réduction en 2021 donne lieu à des attestations, comme durant la période 2013-2020.

Art. 14

Les modifications de l'art. 14 sont soutenues par *KliK, plusieurs entreprises, le canton de Vaud, Energie-bois Suisse, IG Holzenergie Nordwestschweiz et l'ASCAD*.

Art. 17

Le *PLR* constate avec satisfaction qu'il ne sera pas possible d'importer et de réexporter directement des voitures électriques et des véhicules à faibles émissions en vue d'éviter les sanctions découlant du non-respect des prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs. Il estime néanmoins que des améliorations doivent être apportées pour clarifier la manière dont la mise en œuvre des nouvelles dispositions pourra être garantie. L'*UPSA* juge pertinente la mesure prévue à l'art. 17 pour éviter les abus. Le *pvl* et le *PS* se félicitent de la modification apportée à l'art. 17, al. 2. La *Conférence des chefs des services de la protection de l'environnement (CCE)* et les *cantons de Zurich et de Glaris* demandent l'instauration d'un contrôle de l'exécution visant à déterminer si l'art. 17 ainsi modifié permet réellement d'éviter la pratique consistant à importer et à réexporter directement des véhicules électriques dans le but de simplifier l'application des prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs. Le *canton des Grisons* sollicite lui aussi un contrôle de l'exécution de l'art. 17 dans son ensemble. Les *cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne* exigent également que le respect du nouvel art. 17, al. 2, soit vérifié dans le cadre d'un contrôle de l'exécution. Ils précisent que ce dernier devrait également examiner si cet article permet réellement d'éviter une augmentation du nombre de nouvelles immatriculations avant la fin de l'année. L'*UVS*, qui souscrit à la modification de l'art. 17, al. 2, souhaite également un contrôle de l'exécution. Le *canton de Thurgovie* craint que l'exécution de l'art. 17 ne se révèle difficile et, partant, propose d'examiner quelles mesures permettraient d'éviter toute possibilité de contournement des dispositions. S'il approuve la modification de l'art. 17 en vue d'éviter des mises en circulation abusives de voitures électriques, le *canton de Lucerne* souhaite que d'autres lacunes

¹⁰ Remarque du rédacteur : les véhicules dont il est question ici présentent tous un poids total inférieur à 3,5 tonnes. La différence avec l'UE réside dans le fait que, dans celle-ci, les véhicules affichant une masse de référence de plus de 2610 kg ne tombent généralement pas sous le coup des valeurs limites de CO₂ définies dans le règlement.

soient comblées et demande un contrôle de l'exécution, tout en formulant des propositions. Le *canton de Vaud* est d'avis que les éventuels coûts supplémentaires incombant aux cantons du fait de la mise en œuvre de l'art. 17, al. 2, doivent être pris en charge par la Confédération. La *Fédération romande des consommateurs (FRC)* et *Travail.Suisse* sont également favorables aux modifications apportées à l'art. 17 pour mettre fin aux abus. L'association *swisscleantech* estime elle aussi que celles-ci permettront d'éviter les immatriculations abusives des véhicules électriques et des véhicules de livraison légers. Les *VERTS* partagent également ce constat pour ce qui est des véhicules électriques, tout comme de *nombreux membres de l'Alliance climatique suisse* pour ce qui est tant des véhicules électriques que des véhicules de livraison légers. L'*Association Suisse de l'Industrie Gazière (ASIG)* approuve également le fait que la révision vise à éviter les cas de contournement des règles.

Plusieurs entreprises, les Jeunes UDC, 2roues Suisse, l'ATVSL ainsi que deux associations étrangères (Bundesverband freier KfZ.-Importeure, EAIVT) critiquent le délai de six mois, celui-ci pouvant entraîner une double imposition des véhicules. *Vision Konsum* rejette également ce délai, qu'il ne juge pas favorable aux consommateurs.

L'organisation *economiesuisse* exige davantage de sécurité juridique et de transparence pour les importateurs d'automobiles, mais également de manière générale s'agissant du projet de révision et de manière plus spécifique concernant la modification de l'art. 17. La *VFAS* désapprouve cette adaptation, au motif qu'elle met en péril la liberté économique et la propriété privée. L'association estime que si une réglementation se révèle effectivement nécessaire, elle doit être ancrée dans la loi. Elle est également d'avis qu'avec cette modification, la sécurité juridique n'est plus garantie, faute de transparence. La *VFAS* demande donc des clarifications sur l'art. 17, et en particulier concernant la possibilité de poursuivre les pratiques courantes jusqu'à présent. Elle estime également important que cette réglementation n'entre pas en vigueur de manière rétroactive. En outre, elle critique le délai de six mois, qu'elle voit comme une distorsion de concurrence, de même que le monitoring réalisé par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) en lien avec ce délai. Si elle juge l'art. 17, al. 2, let. b, pertinent sur le fond, l'*association auto-suisse* insiste sur le fait que les solutions ponctuelles et les mises sur le marché pour des raisons relevant de la technique du marché sont toujours possibles et qu'elles sont prises en compte dans leur comptabilité CO₂. Ces aspects doivent être garantis, sans quoi *auto-suisse* ne peut soutenir la modification.

Art. 17a

Seule la *FRC* s'exprime explicitement sur la modification de l'art. 17a, en renvoyant à sa position sur l'art. 17.

Art. 17b

L'art. 17b mentionne la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (*Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP*) et introduit des valeurs WLTP. Le passage aux nouvelles valeurs WLTP est perçu par la *CCE* et les *cantons de Zurich, des Grisons et de Glaris* comme une faveur accordée à l'industrie de l'automobile. S'ils acceptent ce point en raison de la situation juridique et de la nécessité de reprendre le droit européen, ces participants estiment qu'il doit s'accompagner d'une suppression anticipée des autres allègements prévus dans les prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs. Les *cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne ainsi que l'UVS* voient également les modifications comme une concession en faveur de l'industrie et critiquent le maintien de tous les allègements. Ils exigent en outre un contrôle des facteurs de conversion, car ceux-ci ne correspondent pas aux valeurs figurant dans l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE). *De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse et le PS* demandent également un tel contrôle. En revanche, l'*UPSA* et le *Touring Club Suisse (TCS)*, lequel juge la conversion réaliste, souscrivent à ces nouvelles valeurs. Le *canton de Fribourg* approuve les valeurs harmonisées avec celles de l'UE. Les *cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures et d'Appenzell Rhodes-Extérieures* regrettent le maintien de tous les allègements accompagnant le nouveau système de mesure, que les deux cantons soutiennent par ailleurs.

Le *canton de Genève* s'étonne, au vu des dernières statistiques relatives aux émissions de CO₂, que la valeur soit fixée à 118 grammes CO₂/km pour les voitures de tourisme et préconise de l'abaisser pour la rapprocher des 95 grammes CO₂/km définis dans la loi sur le CO₂. Le *canton de Vaud* souhaite pour les mêmes raisons une valeur WLTP inférieure à 100 grammes CO₂/km.

La VFAS, *auto-suisse* et la FRS se félicitent de l'introduction des valeurs WLTP. Cependant, *auto-suisse* et la FRS estiment que ces valeurs ne sauraient être revue à la baisse ultérieurement afin de garantir la sécurité de la planification. Les deux organisations préconisent toutefois des valeurs applicables de manière générale plutôt que des valeurs spécifiques aux constructeurs¹¹. L'UPSA s'oppose également, pour des questions de sécurité de la planification, à une éventuelle réduction ultérieure des valeurs. S'il comprend que le Conseil fédéral se réserve le droit de procéder à une adaptation ultérieure, le TCS rappelle l'importance que revêt la sécurité de la planification pour les acteurs concernés. L'association *auto-suisse* relève que les véhicules nécessaires au respect des valeurs ne sont même pas disponibles dans la catégorie des véhicules utilitaires légers et désapprouve donc les valeurs définies. Selon elle, les sanctions n'auraient de la sorte aucun effet de réduction des émissions et ne feraient qu'entraîner des coûts plus élevés.

Art. 24

La FRS note que, s'agissant des véhicules avec réception multiétape, les nouvelles dispositions de l'al. 3, let. b, compliquent le calcul préalable du prix, car le poids et les émissions ne peuvent être calculés qu'une fois les véhicules construits. Il convient donc d'observer si cette modification engendre des difficultés, qui devraient être supprimées après un an. L'UPSA se prononce également sur ce point : l'art. 24 doit être mis en œuvre de sorte que la charge demeure proportionnée et que les valeurs liées à la consommation et les montants des sanctions puissent être communiqués aux clients avant même la construction de la carrosserie.

La VFAS approuve l'art. 24, al. 3^{bis}.

Art. 25

Selon la VFAS, l'OFEN et l'Office fédéral des routes devraient accepter d'autres mesures que les seules NEDC et WLTP. Pour ce qui est des véhicules qui ne doivent pas faire l'objet d'une réception par type, les rapports d'expertise réalisés selon la méthode FTP (États-Unis) devraient être admis, sans quoi une distorsion de concurrence apparaîtrait.

La VFAS est favorable à l'art. 25, al. 3.

Art. 26

Plusieurs participants (CCE, pvl, UVS, ZH, GR, GL, BS, BL, AI, AR) critiquent la possibilité de prise en compte multiple des éco-innovations, qu'ils voient comme un allègement excessif. À l'inverse, la VFAS se félicite explicitement de cette possibilité, et souhaite dans ce contexte un facteur 2 pour les années 2021 à 2023, afin de promouvoir encore plus les éco-innovations.

L'ASIG soutient la modification selon laquelle les valeurs d'émissions corrigées lorsque les carburants gazeux contiennent une part biogène sont arrondies à la première décimale.

Art. 28

La VFAS regrette qu'aucun objectif spécifique n'ait été fixé pour les constructeurs spécialisés ou de petite série de véhicules sans réception générale européenne. Il s'agit selon elle d'un verrouillage du marché et d'une discrimination, en particulier à l'égard des véhicules d'origine américaine. Quelques participants (*plusieurs entreprises, Jeunes UDC, 2roues Suisse, ATVSL, Vision Konsum, deux associations étrangères [Bundesverband freier KfZ.-Importeure, EAI/VT]*) partagent l'avis de la VFAS, arguant que cette discrimination doit être supprimée.

¹¹ Dans l'UE, les valeurs WLTP sont spécifiques aux constructeurs.

Art. 29

La CCE et les cantons de Zurich, des Grisons et de Glaris estiment que le fort pouvoir d'achat en Suisse doit être pris en compte dans le calcul des sanctions. Eu égard aux problèmes rencontrés par le secteur automobile en raison de la crise liée au coronavirus, la VFAS exige une diminution des montants des sanctions pour l'année 2021. Elle soutient en revanche l'adaptation des montants liée aux taux de change.

Art. 40

La modification relative à l'attribution de droits d'émission à titre gratuit est soutenue par *Energie-bois Suisse, IG Holzenergie Nordwestschweiz et deux entreprises*.

Art. 42

Energie-bois Suisse, IG Holzenergie Nordwestschweiz et deux entreprises sont favorables aux modifications relatives à l'attribution de droits d'émission à titre gratuit et à la participation volontaire aux SEQE.

Art. 43

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 43.

Art. 45

InfraWatt et l'ASCAD se félicitent de la réduction annuelle des droits d'émission de 2,2 %, espérant que celle-ci incitera à mettre sur pied de nouveaux projets de réseaux de chauffage à distance. L'Association suisse de l'industrie du ciment (*cemsuisse*) juge très exigeante la trajectoire de réduction, mais néanmoins acceptable en raison du principe d'équivalence avec l'UE.

Art. 46

L'adaptation des référentiels est perçue par *cemsuisse* comme ambitieuse, mais néanmoins compréhensible (en raison du principe d'équivalence avec l'UE).

Art. 46a

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 46a.

Art. 46b

La CCE et les cantons de Zurich, des Grisons, de Glaris et de Bâle-Campagne constatent avec satisfaction que la quantité des droits d'émission attribués à titre gratuit aux exploitants d'installations peut désormais être adaptée chaque année sur la base des niveaux d'activité. Ils demandent néanmoins que les effets de cette adaptation annuelle soient contrôlés, car ils sont encore entachés d'incertitudes.

Art. 46c

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 46c.

Art. 46e

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 46e.

Art. 46f

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 46f.

Art. 48

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 48.

Art. 50

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 50.

Art. 51

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 51.

Art. 52

L'association *cemsuisse* souscrit aux adaptations relatives aux rapports et au suivi, notamment s'agissant de la possibilité d'utiliser les modèles approuvés par l'OFEV.

Art. 55

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 55.

Art. 55b

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 55b.

Art. 55c

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 55c.

Art. 55d

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 55d.

Art. 56

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 56.

Art. 60

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 60.

Art. 75

Plusieurs participants critiquent la possibilité de prendre en compte des certificats de réduction des émissions dans les engagements de réduction. Il s'agit des *cantons de Zurich, de Glaris, des Grisons, d'Appenzell Rhodes-Intérieures, d'Appenzell Rhodes-Extérieures et de Bâle-Campagne ainsi que de la CCE*, qui soulignent tous l'égalité de traitement en comparaison des participants au SEQUE. *De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse et le PS* souhaitent que les certificats internationaux obtenus en 2021 ne puissent être pris en compte que si les règles de l'Accord de Paris (*ITMO-Transfer et Corresponding Adjustment*) sont respectées.

Art. 79

L'Agence cleantech Suisse (act) désapprouve le principe selon lequel les informations relatives à l'organisme privé mandaté peuvent être publiées. Elle craint en effet que des entreprises de conseil n'exploitent ce principe pour proposer à certains clients des offres de moins bonne qualité.

Art. 89

Le projet prévoit une augmentation du taux de compensation de 10 à 12 %. Cette augmentation trouve un écho positif auprès de certains participants (*CCE, ASCAD, PLR, Ökostrom Schweiz, Travail.Suisse, ZH, GL, FR, AR*), mais négatif auprès d'autres (*usam, economiesuisse, TCS, UDC*). Quelques participants proposent de fixer ce taux à 11 % (*KliK, plusieurs entreprises, Avenergy, FRS, Carbura, UPSA*) et d'autres, à 15 % (au moins 15 %, pour certains d'entre eux) (*pvl, UVS, PEV, VERTS, PS, de nombreux membres de l'Alliance climatique suisse, USP, BS, BL, VD*). Le *canton de Thurgovie* demande uniquement un examen de l'opportunité d'augmenter davantage le taux.

Renvoyant en partie aux art. 12, 90 et 91 qui, avec un taux de compensation accru, compliqueraient la réalisation de l'obligation de compenser, les opposants à une telle augmentation avancent que les sanctions y afférentes seraient particulièrement problématiques, en raison de la crise liée au coronavirus notamment (*Avenergy, UPSA, economiesuisse, TCS, UDC, FRS, Centre Patronal*). En outre, pour certains d'autres eux, l'obligation de compenser occupe une part trop importante dans l'objectif de réduction pour l'année 2021 par rapport aux autres instruments de politique climatique. S'il partage plusieurs de ces points, *Biofuels Schweiz* serait néanmoins prêt à accepter un taux de 12 %, pour autant que les attestations de l'année précédente puissent être prises en compte. Si tel n'est pas le cas, l'organisation est d'avis que l'obligation de compenser ne peut a priori pas être respectée, ce qui serait contraire à la Constitution.

Les défenseurs d'une augmentation à 15 % (ou plus) précisent qu'un écart par rapport à l'objectif existe en matière de réductions d'émissions dans le domaine des transports, qu'une contribution plus importante à l'objectif de réduction pour 2021 est nécessaire, que la révision totale de la loi sur le CO₂ prévoit également un taux de 15 % au moins, que la majoration maximale par litre de carburant prévue par la loi en vigueur ne sera pas atteinte et que le lancement d'autres projets serait ainsi possible en 2021 déjà.

Art. 90

De nombreux participants s'opposent à la suppression de la possibilité de remplir l'obligation de compenser avec des projets auto-réalisés ou formulent des propositions quant à la manière dont ceux-ci pourraient être pris en compte d'une autre manière (*plusieurs entreprises, KliK, Avenergy, UPSA, FRS, Energie-bois Suisse, Carbura, IG Holzenergie Nordwestschweiz, CCE, Biofuels Schweiz, PLR, VERTS, UVS, usam, economiesuisse, commune de Lignières, ASCAD, InfraWatt, TCS, ASIG, ZH, BS, GR, BL, VD, GL*).

Les opposants, d'une part, reprochent au projet de ne plus garantir l'additionnalité (*KliK, Avenergy, UPSA, FRS, plusieurs entreprises, Energie-bois Suisse, IG Holzenergie Nordwestschweiz, CCE, PLR, UVS, economiesuisse, commune de Lignières, ASCAD, InfraWatt, ASIG, usam, ZH, BS, GR, BL, GL*) et, d'autre part, soulignent que de nombreux projets auto-réalisés entraîneraient des pertes financières ou devraient être suspendus (*KliK, Avenergy, UPSA, FRS, plusieurs entreprises, Energie-bois Suisse, IG Holzenergie Nordwestschweiz, CCE, PLR, UVS, commune de Lignières, ASCAD, InfraWatt, usam, ZH, BS, GR, BL, GL*). Certains participants sont d'avis que les modifications compliquent la réalisation de l'obligation de compenser (*KliK, Avenergy, UPSA, FRS, plusieurs entreprises, Energie-bois Suisse, IG Holzenergie Nordwestschweiz, Biofuels Schweiz, PLR, usam, economiesuisse, ASIG*). Les *VERTS* souhaiteraient que les projets auto-réalisés puissent être pris en compte dans l'obligation de compenser en premier lieu à titre d'encouragement des réseaux de chauffage à distance. *InfraWatt* et *l'ASCAD* relèvent que le développement de nouveaux projets dans le domaine des réseaux de chauffage à distance (*InfraWatt*) et des réseaux thermiques généraux (*ASCAD*) nécessitait beaucoup de temps. En outre, *InfraWatt* indique que les arguments du Contrôle fédéral des finances ne sont pas pertinents du point de vue de la pratique. *L'ASIG*, pour sa part, désapprouve l'affirmation selon laquelle ces projets entraînent des coûts inutiles.

À l'inverse, *de nombreux membres de l'Alliance climatique suisse* soutiennent les modifications apportées à l'art. 90. L'association *Travail.Suisse* constate avec satisfaction que l'obligation de compenser ne pourra plus être réalisée au moyen de projets auto-réalisés.

L'entreprise *Holzwerkwerk Basel* relève que les difficultés inhérentes à la suppression de la possibilité de prendre en compte les projets auto-réalisés pourraient être atténuées si les autorités donnaient aux réductions d'émissions valeur de droits d'émission ou de certificats négociables.

Art. 91

Plusieurs participants critiquent la volonté de prendre en compte uniquement les réductions d'émissions obtenues en 2021 dans l'obligation de compenser. D'une part, ils relèvent que cette modification durcit l'obligation de compenser (*KliK, Avenergy, UPSA, FRS, Biofuels Schweiz, PLR, usam,*

economiesuisse, plusieurs entreprises). D'autre part, ils déplorent le contexte dans lequel s'inscrit cette volonté. Ils demandent que l'année 2021 soit considérée comme faisant partie d'une période distincte ou que cette année ne soit pas considérée comme une année cible ; dans le même temps, ils regrettent qu'il ne soit pas possible de reporter des attestations des années précédentes sur 2021 afin de les prendre en compte pour cette année-là. D'autres participants sont également d'avis que les attestations obtenues précédemment doivent pouvoir être prises en compte dans les réductions d'émissions (*Carbura, Energie-bois Suisse, IG Holzenergie Nordwestschweiz, ASCAD, InfraWatt, Eco Swiss, commune de Lignières, First Climate et plusieurs entreprises*).

En revanche, *de nombreux membres de l'Alliance climatique suisse* adhèrent à la modification de l'art. 91.

Quelques participants souhaitent adapter l'art. 91 dans le domaine des projets auto-réalisés ; ce thème est abordé ci-dessus dans les commentaires relatifs à la modification de l'art. 90.

Art. 94

Plusieurs participants souhaitent que l'augmentation de la taxe sur le CO₂ de 120 francs par tonne de CO₂ soit effective au 1^{er} janvier 2021 déjà, la plupart d'entre eux plaidant en faveur d'une adaptation de la valeur seuil (*de nombreux membres de l'Alliance climatique Suisse, CCE, PLR, pvl, PEV, VERTS, PS, UVS, SIA, Ökostrom Schweiz, ZH, GR, BL, GL, BS, LU, AR, VD*). Le pvl n'adhère pas au fait que 2020 a été choisie comme année de référence, la crise liée au coronavirus ayant des effets de réduction des émissions.

Quelques participants sont toutefois favorables à la réglementation proposée (*act, GE, EnDK*).

De plus, certains participants sont fondamentalement opposés (ou ne sont du moins pas favorables) à une augmentation de la taxe sur le CO₂ ou préconisent une augmentation moins élevée (*HEV, GastroSuisse, UDC, ASIG, AI*). La *Fédération nationale de l'hôtellerie et de la restauration (GastroSuisse)* souhaite que chaque entreprise ait la possibilité de se faire exempter de la taxe sur le CO₂. En outre, elle n'approuve pas l'augmentation de celle-ci en raison de la crise liée au coronavirus.

La *Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (EnDK) et le canton du Tessin* relèvent que l'augmentation de la taxe se traduirait par une hausse des moyens destinés au Programme Bâtiments, un effet dont se féliciterait le *canton de Fribourg*.

Plusieurs entreprises soulignent qu'une taxe sur le CO₂ plus élevée permettrait de davantage promouvoir les énergies renouvelables que par le passé.

Art. 95

L'agence *act* constate avec satisfaction que la quantité de biocombustibles doit dorénavant être indiquée sur les factures et formule une exigence à ce sujet, détaillée au ch. 2.5 en raison de sa thématique.

Pour donner lieu à un allègement fiscal, les biocarburants doivent aujourd'hui répondre à des exigences sociales et écologiques. *De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse et le PS* craignent que la modification de l'art. 95 implique que les biocombustibles ne doivent pas satisfaire à de telles exigences. Or ces exigences doivent selon eux s'appliquer tant aux biocarburants qu'aux biocombustibles.

Art. 96a

L'*ASIG* observe avec satisfaction que les engagements de réduction puissent être prolongés jusqu'à fin 2021 pour les installations CCF.

Art. 97

S'ils se félicitent de la diminution de la charge administrative, *de nombreux membres de l'Alliance climatique suisse et le PS* ne peuvent adhérer aux modifications de l'art. 97 que si l'Administration fédérale des finances effectue réellement des contrôles par sondage et utilise des mécanismes de sanctions efficaces. En effet, les contrôles réalisés jusqu'à présent se sont révélés insuffisants. L'agence *act* approuve ces simplifications administratives sur le principe, mais formule des réserves quant à la possibilité de contrôler les données relatives au suivi et les demandes de remboursement sans disposer des factures. *InfraWatt et l'ASCAD* sont favorables à ces simplifications. L'ASCAD, comme l'ASIG, juge ces dernières positives en particulier pour les installations CCF.

Art. 98b

De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse et le PS formulent le même avis que pour ce qui est de l'art. 97, à l'instar d'*InfraWatt, de l'ASCAD et de l'ASIG*.

Art. 99

De nombreux membres de l'Alliance climatique Suisse, le PS, InfraWatt et l'ASCAD répètent pour cette modification leur position relative à l'art. 97.

Art. 135

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 135.

Art. 146f

Selon l'interprétation que *de nombreux membres de l'Alliance climatique suisse* font de cet article, les dépassements des engagements de réduction des années 2008 à 2012 peuvent être pris en compte pour l'engagement de réduction de 2021. Ces participants précisent que si leur interprétation se révélait correcte, ils rejetteraient cette modification, car aucun engagement réalisé durant la période du Protocole de Kyoto ne saurait être transféré sur 2021.

Art. 146g

L'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC), l'IGEB, l'Industrie suisse de la terre cuite, *economiesuisse, scienceindustries, l'Association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux (Swissmem), Eco Swiss et plusieurs entreprises* demandent que le délai de dépôt des demandes de participation au SEQE soit repoussé au 31 décembre 2021 afin que les entreprises puissent prendre une décision en sachant si la révision totale de la loi sur le CO₂ entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022. Certains de ces participants évoquent même la possibilité de repousser davantage le délai s'il n'est pas possible de savoir, fin 2021, quand la révision totale de la loi sur le CO₂ entrera en vigueur.

Art. 146h

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'art. 146h.

Art. 146i

L'AEnEC, l'IGEB et l'Industrie suisse de la terre cuite sont favorables à la méthode simple de prolongation des engagements de réduction. Le PLR constate avec satisfaction que les engagements de réduction peuvent être prolongés sans bureaucratie. Les *cantons de Bâle-Campagne, de Fribourg, d'Appenzell Rhodes-Intérieures et d'Appenzell Rhodes-Extérieures* sont eux aussi d'accord avec cette prolongation. La *CI Commerce de détail Suisse* soutient le maintien linéaire des objectifs relatifs aux engagements de réduction existants et l'exemption de la taxe sur le CO₂ y afférente. Elle adhère en outre à la hausse du taux d'exploitation en cas d'objectif fondé sur des mesures. Selon elle, la solution transitoire garantit aux entreprises une sécurité de la planification. Une *entreprise* a envoyé la même prise de position que la *CI Commerce de détail Suisse* concernant la modification de l'art. 146i. Le *Gruppe Grosser Stromkunden* souscrit à la prolongation non bureaucratique des engagements de réduction. Il estime en effet que, sans celle-ci, nombre d'entreprises devraient faire face à des coûts élevés au

titre de la taxe sur le CO₂. Pour l'*Association suisse des entreprises horticoles (Jardinsuisse)*, la prolongation est également positive, car elle assure une sécurité juridique. Le *canton de Zurich* constate avec satisfaction que la hausse du taux d'exploitation en cas d'objectif fondé sur des mesures permet en partie d'harmoniser les conditions avec celles prévalant pour les conventions d'objectifs conclues au niveau cantonal avec les gros consommateurs. *De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse* comprennent la raison pour laquelle les objectifs d'émission sont prolongés selon une trajectoire linéaire, mais ne sont pas convaincus par la méthode utilisée dans le cadre de la prolongation de l'objectif fondé sur des mesures. D'après eux, cette méthode ne respecte pas le principe selon lequel seules des mesures rentables doivent être mises en œuvre. Comme solution alternative, ces participants proposent que les entreprises concernées soient incitées à prendre de nouveaux engagements de réduction. L'agence *act* précise que les entreprises qui ont vu leur trajectoire de réduction être adaptée entre 2018 et 2020 en raison d'une augmentation de leur production ou d'une correction seraient généralement pénalisées par cette nouvelle réglementation.

Annexe 2

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'annexe 2.

Annexe 3

Plusieurs participants demandent à ce que certaines technologies d'émission négative (NET) puissent être prises en compte à titre de projet de compensation (*First Climate, IGEB, Industrie suisse de la terre cuite, economiesuisse, scienceindustries, Swissmem, plusieurs entreprises*). Ils ne citent toutefois pas les mêmes technologies.

Annexe 4

La VFAS souscrit aux bases de calcul des émissions de CO₂ générées par des véhicules en l'absence des informations visées aux art. 24, al. 3^{bis}, ou 25, al. 3.

Annexe 4a

Plusieurs demandes de modification ont été formulées s'agissant du calcul de la valeur cible spécifique. La CCE, l'UVS et plusieurs cantons (ZH, BS, GR, BL, GL) souhaitent davantage d'incitations pour les véhicules légers. Certains participants plaident en faveur d'une adaptation du calcul de manière à ce que celui-ci ne conduise pas à des dispositions plus strictes que dans l'UE, ce qui est selon eux le cas aujourd'hui. La VFAS formule la même demande pour des raisons de sécurité juridique.

Annexe 6

Aucun participant ne s'est explicitement prononcé sur la modification de l'annexe 6.

Annexe 8

L'association *cemsuissse* juge très exigeante la nouvelle trajectoire annuelle de réduction de 2,2 %, mais néanmoins compréhensible en raison du principe d'équivalence avec l'UE. Le *pvl* souhaite que l'annexe 8 soit, en raison de la crise liée au coronavirus, modifiée de sorte à éviter tout surplus et tout report de droits d'émission attribués à titre gratuit en 2020. La CCE et plusieurs cantons (ZH, GR, BL, GL) se félicitent de la réduction annuelle de 2,2 % de la quantité de droits d'émissions.

Annexe 9

De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse critiquent la valeur de 15 %, arbitraire à leurs yeux, à partir de laquelle la quantité de droits d'émission attribués à titre gratuit peut être adaptée. Ils relèvent en outre que, en Allemagne, les plastiques et pneus usagés sont soumis à un facteur d'émission plus élevé et, partant, exigent une modification de l'annexe 9. À l'inverse, *cemsuissse* approuve la valeur de 15 % à l'aune du principe de l'équivalence avec l'UE.

Plusieurs participants demandent que les installations de recherche et développement soient considérées comme exposées à un risque de fuite de carbone (coefficient d'adaptation de 1 au ch. 3.1

[2021-2030]) (*AEnEC, IGEB, Industrie suisse de la terre cuite, economiesuisse, Swissmem, scienceindustries, plusieurs entreprises*). D'autres participants plaident en faveur d'un coefficient d'adaptation de 1, au même chiffre et pour la même période, pour les usines d'incinération de déchets spéciaux. S'agissant du ch. 4.1, quelques participants exigent que le mix d'électricité suisse, qui génère moins d'émissions de CO₂ que celui de l'UE, soit pris en considération dans le facteur d'émission. S'agissant du ch. 2, *economiesuisse et cemsuisse* souhaitent qu'un facteur de correction ne soit appliqué, dans l'industrie du ciment, que pour les émissions générées par des combustibles.

La CCE et les cantons de Zurich, des Grisons et de Glaris réclament, pour ce qui est du ch. 3, un coefficient d'adaptation de 0,95 à partir de 2025 et de 0,9 pour l'année 2030 pour les entreprises exposées à un risque de fuite de carbone, afin de remédier à l'inégalité touchant les entreprises non exposées et d'inciter davantage les entreprises exposées à réduire leurs émissions. Le pvl souhaite que l'annexe 9 soit, en raison de la crise liée au coronavirus, modifiée de sorte à éviter tout surplus et tout report de droits d'émission attribués à titre gratuit en 2020. L'IGEB et l'Industrie suisse de la terre cuite rappellent que, concernant le rendement des chaudières, le référentiel de chaleur devrait tenir compte du fait qu'une marge est souvent prévue en matière de puissance thermique lors de l'achat d'une chaudière.

Annexe 15

Le pvl souhaite que l'annexe 15 soit, en raison de la crise liée au coronavirus, modifiée de sorte à éviter tout report de droits d'émission attribués à titre gratuit en 2020 et tout surplus. La CCE et quatre cantons (ZH, GR, BL, GL) approuvent la réduction annuelle de 2,2 % de la quantité maximale de droits d'émissions attribués à titre gratuit pour les aéronefs.

Annexe 16

Plusieurs participants souhaitent que les exploitants d'installations puissent prendre en compte, dans leurs objectifs de réduction, la part de biogaz dans le gaz provenant du réseau (*AEnEC, IGEB, Industrie suisse de la terre cuite, economiesuisse, Swissmem, cemsuisse, scienceindustries, Eco Swiss, plusieurs entreprises*).

Certains participants formulent des exigences et des propositions concernant la façon dont les NET pourraient être prises en compte dans le SEQE (*IGEB, Industrie suisse de la terre cuite, Swissmem, scienceindustries, plusieurs entreprises*).

Annexe 17

S'agissant de cette modification, il convient de se référer à l'avis de *cemsuisse* concernant l'art. 52.

2.4 Autres propositions et remarques

2.4.1 Généralités

L'organisation *economiesuisse, scienceindustries, Swissmem et plusieurs entreprises* jugent positive la poursuite des engagements de réduction et du SEQE. En outre, *economiesuisse* est favorable à la création, pour les entreprises suisses, de conditions égales à celles applicables aux entreprises européennes. *Plusieurs entreprises et scienceindustries* estiment que les obstacles juridiques à l'achat d'agents énergétiques émettant peu de CO₂ doivent être abolis. *Swissmem* souscrit à l'objectif « zéro net » d'ici à 2050 pour toutes les émissions de gaz à effet de serre. En outre, l'association souhaite que le CO₂ continue d'être taxé, y compris au moyen d'une taxe d'incitation frappant les carburants. Le Parti démocrate-chrétien (PDC) constate avec satisfaction que les engagements de réduction et le SEQE seront maintenus. Il estime que cette mesure est judicieuse et applicable pour les secteurs concernés. L'Union suisse des paysans (USP) se félicite de la poursuite des instruments de politique climatique et des nouvelles prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs. Le PDC soutient toutes les mesures proposées qui visent à prolonger les instruments ou à garantir une équivalence avec l'UE.

Le *canton de Zurich* demande que les conséquences financières touchant les cantons soient communiquées à ces derniers et rendues publiques. Le *canton de Vaud* juge indispensables les harmonisations à la réglementation européenne et internationale apportées par le projet de révision. Pour le *canton du Valais*, il est important que les compétences des cantons soient prises en compte dans le cadre des prochaines révisions de l'ordonnance sur le CO₂ consécutives à la révision totale de la loi sur le CO₂. Le *canton de Zoug* pointe la densité normative et la complexité de l'ordonnance sur le CO₂ trop élevées, qui ont des répercussions négatives sur la définition des objectifs, compliquant par exemple les innovations dans le cadre de projets et de programmes de réduction des émissions. Le *canton de Genève* mentionne déjà les prochaines révisions de l'ordonnance, dont il prendra connaissance avec attention. Il estime qu'un renforcement des instruments de politique climatique sera indispensable à l'avenir. Le *canton de Fribourg* approuve la reconduction de la taxe sur le CO₂.

Travail.Suisse exige un pacte social complétant le pacte vert. S'agissant de la loi sur le CO₂, *InfraWatt* souhaite une part la plus élevée possible de réductions d'émission devant être réalisées en Suisse. En outre, l'organisation est d'avis que l'information et le conseil doivent être encouragés au moyen de contributions financières. L'organisation *economiesuisse* souligne que la révision totale de la loi sur le CO₂ ne saurait affaiblir la compétitivité du pays.

L'ASCAD juge trop généreuses les conditions relatives à l'exemption de la taxe sur le CO₂. Des conditions plus strictes pourraient entraîner des avantages pour certains réseaux de chauffage à distance.

Les *VERTS* demandent que le Conseil fédéral prenne, outre la mise en œuvre de la loi sur le CO₂, d'autres mesures pour protéger le climat.

Le *PLR* est d'avis que les dispositions transitoires devraient en principe se fonder sur les réglementations existantes et que les modifications prévues ne sont pas suffisamment motivées dans le rapport explicatif. L'*USP* souhaite pour sa part que la révision de l'ordonnance corresponde davantage à la révision totale de la loi sur le CO₂, qui entrera en vigueur au plus tôt en 2022.

Plusieurs avis renvoyant à la crise liée au coronavirus ont déjà été mentionnés sous 2.3 ; d'autres commentaires ont été formulés sur ce point. Ainsi, *de nombreux membres de l'Alliance climatique suisse* souhaitent que la crise ne se traduise pas par des affaiblissements en matière de protection du climat. En outre, il convient selon eux d'examiner si, en raison de la crise, certains instruments ne sont plus aussi efficaces qu'attendu, notamment s'agissant du SEQUE. Les droits d'émission attribués à titre gratuit ne doivent pas pouvoir être reportés sur l'année 2021 afin de ne pas affaiblir les objectifs climatiques découlant de l'Accord de Paris. Le *canton de Bâle-Ville* partage ce point de vue. Le *pvl* estime que certaines parties de l'ordonnance doivent être révisées à l'aune de la crise liée au coronavirus, mentionnant à titre d'exemple une limitation de la possibilité de reporter sur 2021 des droits d'émission. L'*UDC* déplore les coûts supplémentaires incombant aux ménages et aux entreprises du fait du projet de révision dans le contexte des difficultés économiques actuelles, des efforts importants ayant jusqu'à présent déjà été déployés pour protéger le climat. À l'inverse, *les VERTS et le PS* sont d'avis que la crise ne saurait entraîner des affaiblissements dans le domaine de la protection du climat. En outre, ils souhaitent que l'administration examine l'impact de la crise sur l'efficacité des instruments de politique climatique, en insistant eux aussi sur le SEQUE. Le *PS* parvient à la conclusion que les droits d'émission attribués à titre gratuit ne doivent pas pouvoir être reportés sur l'année 2021 afin de ne pas affaiblir les objectifs climatiques découlant de l'Accord de Paris.

De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse et le PS regrettent que l'effet de réduction des biocarburants et des biocombustibles soit surestimé, ceux-ci étant considérés comme étant neutres sur le plan des émissions de gaz à effet de serre. Les *VERTS* relèvent eux aussi que les exigences écologiques et sociales applicables aux biocarburants doivent rester en vigueur.

De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse s'opposent à la possibilité de prendre en compte pour 2021 les réductions d'émissions obtenues jusqu'en 2020. Leurs prises de position sont interprétées dans le présent rapport comme étant défavorables à la fois à la possibilité de prendre en

compte pour 2021 des dépassements antérieurs de leurs engagements de réduction qu'à celle de reporter (dans le SEQE) de certains droits d'émission attribués à titre gratuit (le cas échéant, de tous).

First Climate appelle de ses vœux un maintien du SEQE pour les unités de Kyoto et la poursuite du processus d'octroi des lettres d'approbation dans le cadre des projets de mécanisme de développement propre, qui seront à son avis toujours importants sur le marché volontaire du CO₂. *InfraWatt* et *l'ASCAD* souhaitent un examen de l'opportunité de relever le plafond prévu aux art. 114 et 115 pour les cautionnements. En effet, ce plafond est actuellement trop bas pour les grands réseaux de chauffage à distance (*InfraWatt*) et de manière générale pour les grands réseaux thermiques (*ASCAD*).

Outre les participants mentionnés aux points relatifs à l'annexe 3 et à l'annexe 16, *cemsuissse* s'est également prononcée en faveur d'une prise en compte des NET (*Carbon Capture et Storage/Use*) dans la réglementation. L'organisation *economiesuisse* aimerait que les NET soient prises en considération dans le cadre tant du SEQE que de l'obligation de compenser.

2.4.2 Échange de quotas d'émission

L'association *cemsuissse* se montre critique envers les interventions sur le marché à des fins de stabilisation et de formation de réserves (de droits d'émission), jugeant qu'il faut dans tous les cas éviter d'en arriver à une gestion des prix au niveau politique. *De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse et le PS* doutent que le SEQE offre suffisamment d'incitations en vue de la décarbonation.

Le *canton du Valais* souhaite que les droits d'émission non utilisés durant la période 2013-2020 ne puissent pas être reportés de manière illimitée ; le report devrait selon lui tout au plus être autorisé sur une période de trois ans après la période considérée. Il soutient toujours le couplage des SEQE suisse et européen. Tel est également le cas du *canton de Fribourg*, qui estime indispensable de maintenir l'obligation de participer au SEQE. En outre, ce canton soutient la trajectoire de réduction du plafond des droits d'émission disponible (*cap*) pour les exploitants d'installations ainsi que la création d'un tel plafond pour l'aviation. Le *canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures* se félicite des adaptations apportées en matière de SEQE, qui permettront de renforcer les incitations à réduire les émissions. Le *canton de Nidwald* souligne que le couplage des SEQE est positif pour l'économie. *GastroSuisse* est également favorable au couplage. L'Association faîtière des biogaz agricoles (*Ökostrom Schweiz*) juge nécessaire de maintenir le SEQE, couplé avec celui de l'UE. Le *canton du Valais* estime que l'état de la technique devrait jouer un rôle plus important dans l'attribution à titre gratuit de droits d'émission.

S'il préfère une taxe sur le CO₂ au SEQE, Travail.Suisse souscrit néanmoins pour des raisons pragmatiques à la poursuite du SEQE, couplé avec celui de l'UE, aux modifications en découlant et aux mesures visant à éviter les fuites de carbone. Le *canton de Vaud* se félicite des modifications apportées en lien avec le couplage des deux SEQE. L'association *cemsuissse* juge très important que les conditions de concurrence soient égales et est donc très favorable à l'équivalence des systèmes en Suisse et dans l'UE. Cette équivalence trouve également un écho positif auprès d'*economiesuisse*.

Plusieurs entreprises et scienceindustries exigent que les droits d'émission de la période actuelle puissent être reportés sur toute la période 2021-2030. L'association *cemsuissse* soutient également la possibilité de reporter ces droits sur des périodes ultérieures.

Selon *l'IGEB et l'Industrie suisse de la terre cuite*, une entreprise touchée par la suppression de la possibilité de consommer de la chaleur à distance devrait acquérir des droits d'émission supplémentaires (en cas de remplacement du combustible par de l'huile de chauffage ou du gaz naturel), ce qui pourrait nuire à des sites de production. Par conséquent, ces participants demandent que cet aspect soit pris en considération dans l'attribution à titre gratuit de droits d'émission. *L'Industrie suisse de la terre cuite* rappelle l'importance de l'attribution à titre gratuit en raison de la concurrence au niveau international.

Les Médecins en faveur de l'environnement voient d'un œil critique la possibilité de prendre en compte dans le SEQE les parts supposément biogènes, ce qui se traduirait par des avantages non justifiés pour l'industrie du ciment.

2.4.3 Engagements de réduction

L'*Union maraîchère suisse (UMS)* soutient les modifications relatives aux engagements de réduction, soulignant que les solutions de groupe doivent demeurer possibles pour les petites exploitations d'horticulture sous serre.

2.4.4 Obligation de compenser s'appliquant aux importateurs de carburants

Certains participants adhèrent à l'obligation de compenser, car celle-ci rend l'énergie du bois plus concurrentielle par rapport aux combustibles fossiles (*Energie-bois Suisse, IG Holzenergie Nordwestschweiz, plusieurs entreprises*).

Plusieurs entreprises soulignent l'importance que revêtent les réseaux de chauffage à distance en matière de politiques climatique et énergétique. *InfraWatt* trouve la révision nécessaire, notamment à l'aune du maintien des réseaux de chauffage à distance par *KliK*. *Ökostrom Schweiz* approuve explicitement le maintien de l'obligation de compenser.

De nombreux participants plaident en faveur de l'introduction, dans l'ordonnance, d'une réglementation rendant possible le report sur 2021 d'attestations non utilisées (*KliK, Avenergy, economiesuisse, scienceindustries, Swissmem, UPSA, FRS, Energie-bois Suisse, Carbura, IG Holzenergie Nordwestschweiz, AEnEC, IGEB, Industrie suisse de la terre cuite, CI Commerce de détail Suisse, Eco Swiss, Gruppe Grosser Stromkunden, PLR, plusieurs entreprises*).

First Climate s'oppose à la publication des esquisses de projet et des évaluations du secrétariat Compensation, ces esquisses relevant de la propriété intellectuelle. En outre, l'association relève, parmi d'autres remarques au sujet des NET, qu'il convient de traiter les demandes d'attestations qui concernent ces technologies déjà avant que leur prise en compte ne soit rendue possible sur le plan juridique.

Le *canton de Vaud* adhère à la publication des esquisses de projets ainsi que des évaluations du secrétariat Compensation.

2.4.5 Prescriptions d'émission de CO₂ applicables aux véhicules neufs

La *FRC* voit d'un œil critique ce système qui se base sur des moyennes.

La *VFAS* explique que ses propositions de modification se fondent sur les principes constitutionnels de la garantie de la propriété, de la liberté économique et de l'interdiction de toute distorsion de la concurrence. En outre, elle attache de l'importance à ce que les conditions de concurrence soient comparables en Suisse à celles s'appliquant à l'industrie européenne, en particulier par rapport aux pays voisins. L'organisation est d'avis que plutôt que de mettre l'accent sur la répression, les autorités feraient mieux de travailler main dans la main avec l'économie, ce qui permettrait de mieux servir la protection de l'environnement.

L'organisation *economiesuisse* estime que les prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs ne sauraient constituer une entrave au commerce, un risque qui se fait néanmoins pesant. De plus, l'exécution de ces prescriptions ne doit pas être traitée différemment que dans l'UE, car aucune modification entraînant une différence de traitement avec l'UE ne devrait être apportée.

Le *PLR* se félicite des adaptations des prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs, y compris de l'harmonisation avec les dispositions européennes en tenant compte des spécificités de la Suisse. Il estime donc juste de définir une valeur cible uniformisée et applicable à tout le secteur. Le *TCS* est favorable aux modifications apportées en raison du passage aux valeurs WLTP.

L'association *auto-suisse* indique qu'elle ne peut accepter la synchronisation avec l'UE, prévue dans le cadre de la révision totale de la loi, concernant les modalités d'introduction des objectifs d'émissions de CO₂, rendus plus ambitieux, pour les voitures de tourisme.

L'organisation *economiesuisse* souligne que la crise liée au coronavirus complique le respect des prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs, étant donné que les véhicules générant peu d'émissions nécessaires à cette fin ne sont pas suffisamment disponibles (comme le relèvent également d'autres participants, cf. 2.3). Elle critique les sanctions qui en découleraient pour les importateurs. En effet, ceux-ci ne sauraient être prétérités en raison de développements à l'étranger sur lesquels ils n'ont aucune influence. Ces aspects doivent donc être pris en considération dans le cadre de la détermination du montant des sanctions. Le *TCS*, *auto-suisse*, la *FRS* et l'*UDC* sont également d'avis que la crise liée au coronavirus complique le respect des prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs. L'*UDC* souhaite que des modifications soient entreprises à cet égard dans la loi et l'ordonnance. Estimant que la crise liée au coronavirus n'entrave au contraire pas la réalisation des prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs, *de nombreux membres de l'Alliance climatique suisse* exigent que les dispositions ne soient pas affaiblies. Le *canton de Schaffhouse* s'oppose à une demande émise afin de renoncer à ces prescriptions pour les années 2020 et 2021. Tel est également son avis en ce qui concerne les autres instruments de politique climatique si des requêtes semblables devaient être formulées.

La *VFAS*, comme l'*usam*, trouve que les prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs sont plus strictes en Suisse que dans l'UE, en particulier en comparaison des pays voisins, car la demande en petits véhicules est plus élevée dans certains pays européens, ce qui se répercute sur les valeurs moyennes. Il convient en outre de tenir compte du fort pouvoir d'achat et de la topographie particulière en Suisse. Pour ces raisons, l'ordonnance doit être modifiée de sorte que le même niveau d'ambition que dans l'UE puisse être atteint (« *equal level of ambition* »), ce qui, selon les deux organisations, pourrait être réalisé au moyen de modalités spécifiques. En outre, des sanctions trop élevées auraient des répercussions très négatives sur l'économie. L'association *auto-suisse* regrette également que la Suisse ait adopté des exigences plus strictes que le reste de l'Europe.

Plusieurs participants se prononcent également sur l'art. 27, non modifié dans le cadre du projet de révision mis en consultation. Ils contestent, d'une part, que le calcul des émissions de CO₂ générées par le parc de véhicules neufs (phase d'introduction, *phasing-in*) ne doit pas tenir compte de l'ensemble du parc et, d'autre part, que des véhicules générant moins de 50 grammes CO₂/km puissent être pris en compte durant cette période avec un facteur de plus de 1 (pondération multiple, *supercredits*). Selon eux, ces réglementations facilitent le respect des prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs. *De nombreux membres de l'Alliance climatique suisse et swisscleantech* souhaitent que tant la phase d'introduction que la pondération multiple ne soient pas reconduites à partir de 2021. Ils soulignent que les véhicules électriques profitent déjà du fait que les émissions de CO₂ issues de la production d'électricité ne soient pas comptabilisées. L'association *swisscleantech* relativise par ailleurs l'importance du montant des sanctions que devront potentiellement payer les importateurs et les groupements d'émission : selon elle, un grand nombre d'entre eux ne devront rien payer et d'autres ne devront s'acquitter que de montants proportionnellement bas. La *CCE*, l'*UVS* et *plusieurs cantons (ZH, GR, BS, BL, AI, AR, GL)* estiment que l'ensemble de la flotte doit être prise en compte dans le calcul pour l'année 2022. Concernant la pondération multiple, ils plaident en faveur d'un facteur de 1,5 (plutôt que de 1,67) pour l'année de référence 2021 et de 1 (plutôt que de 1,33) pour l'année de référence 2022. Le *canton de Lucerne*, le *PS* et les *VERTS* aimeraient que 100 % de la flotte soit pris en considération pour l'année de référence 2021 déjà, et que le facteur soit réduit à 1 s'agissant de la pondération multiple. Le *pvl* demande l'abrogation de l'art. 27, al. 2 et 3, ce qui reviendrait à supprimer la phase d'introduction et la pondération multiple. Le *canton de Vaud* déplore lui aussi la phase d'introduction et la pondération multiple. Le *canton de Genève* précise qu'une augmentation de la part des véhicules pris en compte, par exemple à 95 % pour l'année 2021 et à 100 % pour l'année 2022, permettrait également de se rapprocher des objectifs de réduction pour le secteur des transports. Le *PEV* estime que ces prescriptions ne garantissent pas l'absence de lacunes et d'exceptions. *Ökostrom Schweiz* souligne que la révision ne doit pas avoir pour conséquence d'affaiblir ces prescriptions, même s'il est indispensable de revoir la réglementation de l'objectif relatif aux véhicules neufs.

La *VFAS* souhaite pour sa part que, en 2021 et 2022, seuls 85 % de la flotte soient pris en compte, arguant que les conditions-cadres divergeraient sinon de celles de l'UE. À titre de différences avec l'UE, elle cite notamment le manque de mesures étatiques visant à encourager les véhicules générant

peu d'émissions en Suisse et les prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs, selon elle plus strictes que dans les pays voisins. L'organisation demande également, eu égard à ces arguments, de maintenir un facteur de 2 durant la période 2021-2025 pour la pondération multiple. En outre, elle exige la suppression de la limitation de la possibilité de prendre en compte cette pondération multiple, ce qui permettrait, d'après elle, d'encourager les importateurs à se concentrer davantage sur des véhicules respectueux de l'environnement. Ces deux requêtes relatives à la pondération multiple sont partagées par *plusieurs entreprises, les Jeunes UDC, l'ATVSL et deux associations étrangères (EAIVT, Bundesverband freier KfZ.-Importeure)*. Le TCS indique être favorable à la pondération multiple pour les véhicules électriques.

L'association *auto-suisse* constate avec satisfaction que l'art. 27 n'est pas modifié dans le projet mis en consultation. Des modifications à court terme concernant la phase d'introduction pour l'année 2021 menaceraient les planifications à long terme élaborées par les constructeurs et les importateurs et donneraient lieu à des sanctions, qui mettraient en péril des emplois en cette période de crise liée au coronavirus. Toutefois, *auto-suisse et la FRS* se félicitent que les prescriptions d'émission applicables aux véhicules neufs liés à l'introduction des valeurs WLTP puissent être modifiées à temps pour 2021. Le TCS appelle de ses vœux la prise en compte des éco-innovations.

La CCE, l'UVS et *plusieurs cantons (ZH, BS, GR, BL, GL)* rappellent que les montants des sanctions doivent être fixés pour l'année 2021 à l'annexe 5. De l'avis de *la CCE et des cantons de Zurich, des Grisons et de Glaris*, il serait pertinent d'adapter les montants des sanctions (selon art. 29 et annexe 5) du fait des différences de pouvoir d'achat existant entre la Suisse et l'UE.

Plusieurs entreprises, la VFAS, les Jeunes UDC, 2roues Suisse, l'ATVSL et deux associations étrangères (Bundesverband freier KfZ.-Importeure, EAIVT) regrettent que, pour la réception par type X pour les véhicules, plusieurs documents doivent être envoyés par courrier postal à l'OFROU. *Vision Konsum* formule la même critique, relevant que cette obligation non seulement entraîne des coûts supplémentaires pour les consommateurs, mais fausse également le marché, car elle ne s'applique pas pour les véhicules provenant de constructeurs européens.

La VFAS estime que, en cas de dépassement des objectifs, les importateurs doivent avoir la possibilité de reporter cette marge sur des périodes ultérieures. Ainsi disparaîtrait l'incitation à importer des véhicules générant d'importantes émissions avant la fin de la période afin d'utiliser cette marge. *Plusieurs entreprises, les Jeunes UDC, l'ATVSL et deux associations étrangères (Bundesverband freier KfZ.-Importeure, EAIVT)* partagent cet avis. La VFAS exige l'abrogation de la possibilité de commercialiser les unités d'émission dans le domaine des véhicules neufs. Elle demande en outre la suppression de l'obligation de publier la réalisation des valeurs cibles en vertu de l'art. 36. Par ailleurs, elle estime que les dispositions pénales prévues à l'art. 16 OEEE sont du moins en partie disproportionnées.

Jugeant l'étiquette-énergie trompeuse, le pvl approuve l'obligation d'y faire figurer les valeurs. Le TCS se félicite également de cette obligation. Par contre, la VFAS ne souscrit pas à l'étiquette-énergie, qui engendre une charge importante sans grande utilité selon lui. Tel est également le constat tiré par *auto-suisse*. Enfin l'ASIG souhaite que les émissions de CO₂, compte tenu de leur impact sur le climat constituent l'information principale de l'étiquette, et non la valeur absolue, notamment s'agissant de la part biogène dans le gaz.

2.4.6 Introduction du système CORE pour l'exécution des instruments de politique climatique

L'introduction du système CORE pour l'exécution des instruments de politique climatique est soutenue par plusieurs participants (*act, First Climate, CI Commerce de détail Suisse, UPSA, SIA, ASCAD, Infra-Watt, une entreprise, LU, AG, FR, TG, SH*). Certains d'entre eux, de même que d'autres participants, formulent des remarques concrètes sur le système CORE (*act, First Climate, SIA, ASIG, BS, BL, LU, TG, SH*). La protection des données, la protection des secrets d'affaires, l'accès aux données et l'utilisation pratique sont autant de thèmes ayant été mentionnés.

2.5 Remarques concernant la mise en œuvre

Plusieurs cantons (*SG, TG, AI, AR, TI, VD*) émettent des questions, des commentaires ou des réserves sur l'implication exacte de la mise en œuvre de l'art. 2 (compensation de poids pour la technique de propulsion à faibles émissions). *Les cantons d'Appenzell Rhodes-Intérieures et d'Appenzell Rhodes-Extérieures* exigent par conséquent que l'application de l'art. 2, let. a^{bis}, soit repoussée à 2022.

Le *canton de St-Gall* demande quant à lui que les services des routes disposent d'un délai suffisant pour mettre en œuvre la nouvelle réglementation.

Selon *act*, une preuve de l'origine des biocombustibles doit en outre figurer sur les factures en vue du remboursement de la taxe sur le CO₂.

L'*AEnEC* relève que la charge administrative et organisationnelle découlant de la révision de l'ordonnance est gérable dans son domaine. *Swissmem* souligne que les modifications se traduiront par une charge administrative supplémentaire dans le cadre du système de convention d'objectifs pour les entreprises, ainsi qu'auprès de l'*AEnEC* et d'*act*, mais que cette charge sera supportable.

Les remarques relatives à la mise en œuvre des art. 17, 97 et 146g figurent sous 2.3, sous les articles concernés.

Annexe : Liste des participants à la consultation

Catégorie	Allemand	Abréviation	Français
Cantons	Zürich	ZH	Zurich
	Berne	BE	Berne
	Lucerne	LU	Lucerne
	Uri	UR	Uri
	Schwyz	SZ	Schwyz
	Obwald	OW	Obwald
	Nidwald	NW	Nidwald
	Glarus	GL	Glaris
	Zug	ZG	Zoug
	Freiburg	FR	Fribourg
	Basel-Stadt	BS	Bâle-Ville
	Basel-Landschaft	BL	Bâle-Campagne
	Schaffhausen	SH	Schaffhouse
	Appenzell Ausserrho-	AR	Appenzell Rhodes-Ex-
	den		térieures
	Appenzell Innerrhoden	AI	Appenzell Rhodes-In-
			térieures
	St. Gallen	SG	Saint-Gall
	Graubünden	GR	Grisons
	Aargau	AG	Argovie
	Thurgau	TG	Thurgovie
	Tessin	TI	Tessin
	Waadt	VD	Vaud
	Wallis	VS	Valais
	Neuenburg	NE	Neuchâtel
	Genf	GE	Genève
	Jura	JU	Jura
Organisations faîtières des villes, des com- munes et des régions de montagne	Schweizerischer Ge- meindeverband		Association des com- munes suisses
	Schweizerischer Städ- teverband	UVS	Union des villes suisses
Partis politiques	Christlichdemokra- tische Volkspartei	PDC	Parti démocrate-chré- tien
	Evangelische Volkspartei der Schweiz	PEV	Parti évangélique suisse
	FDP Die Liberalen	PLR	PLR. Les Libéraux-Ra- dicaux
	Grüne Partei der Schweiz	VERTS	Parti écologiste suisse
	Grünliberale Partei Schweiz	pvl	Parti vert'libéral
	Junge SVP		Jeunes UDC
	Schweizerische Volkspartei	UDC	Union démocratique du centre
	Sozialdemokratische Partei der Schweiz	PS	Parti socialiste suisse
Associations faîtières de l'économie	Schweizerischer Ar- beitgeberverband		Union patronale suisse
	Schweizerischer Bauernverband	USP	Union suisse des pay- sans

	Schweizerischer Gewerbeverband	usam	Union suisse des arts et métiers
	Travail.Suisse		Travail.Suisse
	Verband der Schweizer Unternehmen	economiesuisse	Fédération des entreprises suisses
Autres participants invités	Aerztinnen und Aerzte für Umweltschutz		Médecins en faveur de l'environnement
	Autogewerbe Verband Schweiz	UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
	Avenergy Suisse	Avenergy	Avenergy Suisse
	Biofuels Schweiz		Biofuels Schweiz
	Cleantech Agentur Schweiz	act	Agence Cleantech Suisse
	Eidgenössische Elektrizitätskommission	ElCom	Commission fédérale de l'électricité
	Energie-Agentur der Wirtschaft	AEnEC	Agence de l'énergie pour l'économie
	Fachverband landwirtschaftliches Biogas	Ökostrom Schweiz	Association faîtière des biogaz agricoles
	Fédération romande des consommateurs	FRC	Fédération romande des consommateurs
	Greenpeace Schweiz	Greenpeace	Greenpeace Suisse
	Hauseigentümerverband	HEV	
	IG Detailhandel Schweiz		CI Commerce de détail Suisse
	InfraWatt		InfraWatt
	Interessengemeinschaft energieintensiver Branchen	IGEB	Groupe d'intérêt des industries à consommation intensive en énergie
	Conférence des caisses cantonales de compensation		Conférence des caisses cantonales de compensation
	Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzämter	CCE	Conférence des chefs des services de la protection de l'environnement
	Konferenz kantonalener Energiedirektoren	EnDK	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
	Schweizerische Energiestiftung	SES	Fondation Suisse de l'énergie
	Schweizerische Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe	Carbura	Organisation suisse de stockage obligatoire pour carburants et combustibles liquides
	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein	SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	ASTAG	Association suisse des transports routiers
	scienceindustries		scienceindustries
	Stiftung für Konsumentenschutz	SKS	

	Stiftung Klimaschutz und CO ₂ -Kompensation	KliK	Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO ₂
	Stiftung Praktischer Umweltschutz	Pusch	
	Swiss International Airports Association	SIAA	
	Swisscleantech		Swisscleantech
	Swissmem		Association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
	Touring-Club Schweiz	TCS	Touring Club Suisse
	Unternehmerverband Gärtner Schweiz	Jardinsuisse	Association suisse des entreprises horticoles
	Verband der Schweizerischen Zementindustrie	cemsuisse	Association suisse de l'industrie du ciment
	Verband der Schweizerischen Gasindustrie	ASIG	Association Suisse de l'Industrie Gazière
	Verband des Strassenverkehrs	FRS	Fédération routière suisse
	Verband Fernwärme Schweiz	ASCAD	Association suisse du chauffage à distance
	Verband freier Autohandel Schweiz	VFAS	Association du commerce automobile indépendant suisse
	Verband Schweizer Gemüseproduzenten	UMS	Union maraîchère suisse
	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure	auto-suisse	Association importateurs suisses d'automobiles
	Verkehrs-Club der Schweiz	ATE	Association transports et environnement
	WWF Schweiz	WWF	WWF Suisse
	Ziegelindustrie Schweiz		Industrie suisse de la terre cuite
Autres participants	2rad Schweiz		2roues Suisse
	Agro Energie Schwyz AG		
	Alliance Sud		Alliance Sud
	Alpen-Initiative		Initiative des Alpes
	Association Climat Genève		Association Climat Genève
	Auto Discount Uster AG		
	Auto Friberg AG		
	Auto Höngg Belfanti AG		
	Auto Kunz AG		
	Auto Steiner AG		
	Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Lichtenstein	ATVSL	
	Auto Vonk Sagl		

	Autohaus Schiess AG		
	Auto-Vetterli AG		
	Autowelt Schweiz AG		
	Autozulassung.ch GmbH		
	Azienda cantonale dei rifiuti		
	BASF Suisse SA		
	Beyondmotors GmbH		
	Bildungszentrum Bau- biologie für gesundes und nachhaltiges Bauen		
	Brot für alle		Pain pour le prochain
	Campax		
	Car Trade 24 GmbH		
	Centre Patronale		Centre Patronal
	Christen Energie AG		
	CIMO Compagnie in- dustrielle de Monthey SA		CIMO Compagnie in- dustrielle de Monthey SA
	Dähler Sportwagen Im- port		
	Daloro Trading GmbH (meinjahreswagen.ch)		
	Eco Swiss		
	Energie Rheintal AG		
	Eric Senn Chur AG		
	Evangelische Frauen Schweiz	EFS	Femmes protestantes en Suisse
	Action de Carême		Action de Carême
	First Climate (Swit- zerland) AG	First Climate	
	Garage Asscar GmbH		
	Garage Cudazzo GmbH		
	Garage Gerbsch GmbH		
	Garage R. Saner AG		
	GastroSuisse		GastroSuisse
	Gemeinde Lignières		Commune de Li- gnières
	Genossenschaft Holzenergiezentrum Toggenburg		
	Gesellschaft für be- drohte Völker		Société pour les peuples menacés
	Getec Park Swiss AG		
	Global Car Trading AG		
	Grands-parents pour le Climat		Klima-Grosseltern
	Gruppe Grosser Stromkunden	GGS	
	Helvetas		

	Holzenergie Schweiz		Energie-bois Suisse
	Holzkraftwerk Basel AG		
	Hotel Saratz		
	Huntsman Advanced Materials (Switzerland) AG		
	IG Holzenergie Nord-weistschweiz		
	J. Windlin AG		
	Kleinbauern-Vereinigung		Association des petits paysans
	Korporation Baar-Dorf		
	Korporation Kägiswil		
	Migros Genossenschafts-Bund		
	Naturfreunde Schweiz		Amis de la Nature Suisse
	Noé 21		Noé 21
	NRG A AG		
	Number One Car Rental AG		
	O. Engel GmbH		
	Oeku Kirche und Umwelt		Oeco Eglise et environnement
	OeME-Kommission Evangelisch-reformierte Gesamtkirchgemeinde Bern		
	Paul Aecherli AG		
	Physicians for Social Responsibility/International Physicians for the Prevention of Nuclear War Switzerland	PSR/INPPNW	
	Pro Natura		Pro Natura
	Protect our Winters		
	Raurica Wald AG		
	Replace Car GmbH		
	Schweizerischer Forstverein	SFV	Société forestière suisse
	Scierie des Eplatures SA		Scierie des Eplatures SA
	Solarspar		
	Syngenta Crop Protection AG	Syngenta	
	Teris SA		
	Touring Garage AG		
	Umverkehr		Actif-traffic
	Veolia Industry Building – Switzerland AG		
	Verein Klimaschutz		Association Suisse pour la Protection du Climat

	Vetterli Schnittblumen AG		
	Vision Konsum		
	Wärmeverbund Amden AG		
	Wärmeverbund Kestenholz		
	Wärmeverbund Waldkirch		
	Züri Garage AG		
Associations étrangères	Bundesverband freier KfZ.-Importeure		
	European Association of Independent Vehicle Traders	EAIVT	