
Votation populaire

13 juin 2021

Premier objet

**Initiative populaire
pour une eau potable propre
et une alimentation saine**

Deuxième objet

**Initiative populaire
« Pour une Suisse libre de
pesticides de synthèse »**

Troisième objet

Loi COVID-19

Quatrième objet

Loi sur le CO₂

Cinquième objet

**Loi fédérale sur les mesures
policières de lutte contre
le terrorisme (MPT)**



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

En bref **Loi sur le CO₂**

Contexte

Les changements climatiques vont de pair avec l'augmentation des températures dans le monde entier. Cette évolution est due principalement aux émissions de gaz à effet de serre tel le dioxyde de carbone (CO₂), produit notamment par les chauffages au mazout ou la combustion de kérosène dans l'aviation. En Suisse, l'agriculture et le tourisme sont particulièrement touchés : canicules, sécheresses, inondations et glissements de terrain se multiplient, alors que la neige se fait plus rare. C'est pourquoi le Conseil fédéral et le Parlement veulent réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse grâce à une loi sur le CO₂ entièrement révisée. Un référendum a été lancé.

Le projet

La loi sur le CO₂ révisée s'inscrit dans la ligne de la politique climatique de la Suisse, tout en la renforçant. Elle comprend différentes mesures destinées à réduire encore les émissions de CO₂ d'ici 2030 et continue de miser sur la combinaison d'incitations financières, d'investissements et de nouvelles technologies. Alors que les comportements respectueux du climat sont récompensés, les personnes qui génèrent de grandes quantités de CO₂, par exemple en prenant souvent l'avion, doivent déboursier plus. La loi promeut les investissements dans le bâtiment et les infrastructures et soutient les entreprises novatrices, favorisant l'assainissement de bâtiments ou la pose de bornes de recharge pour véhicules électriques. Elle encourage par ailleurs la commercialisation de véhicules consommant moins d'essence ou de diesel.

L'objet en détail	→	56
Arguments	→	62
Texte soumis au vote	→	66

La question qui vous est posée

Acceptez-vous la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (loi sur le CO₂) ?

Recommandation du Conseil fédéral et du Parlement

Oui

Canicules, sécheresses, glissements de terrain : si nous n'intensifions pas nos efforts, le réchauffement climatique causera des dommages et des coûts importants. C'est pourquoi bien des États prennent des mesures ; la Suisse doit elle aussi agir. Socialement acceptable, la loi sur le CO₂ améliore la protection du climat, donne du travail aux PME et crée des emplois.

[admin.ch/loi-sur-le-co2](https://www.admin.ch/loi-sur-le-co2)

Recommandation des comités référendaires

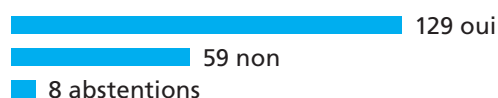
Non

Selon le Comité économique « Non à la loi sur le CO₂ », la loi coûte cher et n'est d'aucune utilité pour le climat. De plus, elle est injuste, car elle touche surtout les petits et moyens revenus. Aux yeux du comité « Pour une écologie sociale », cette loi renforce les structures climaticides.

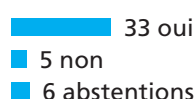
[loico2-ratee.ch](https://www.loico2-ratee.ch)

[ecologie-sociale.ch/fr/](https://www.ecologie-sociale.ch/fr/)

Vote du Conseil national



Vote du Conseil des États



En détail**Loi fédérale
sur la réduction des émissions
de gaz à effet de serre
(loi sur le CO₂)**

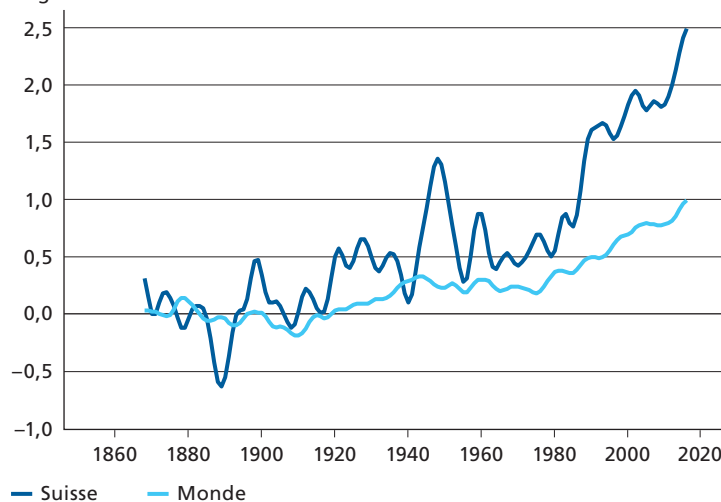
Arguments des comités référendaires	→	62
Arguments du Conseil fédéral et du Parlement	→	64
Texte soumis au vote	→	66

Contexte

Les changements climatiques touchent durement la Suisse, pays alpin. Notre pays se réchauffe en effet deux fois plus vite que la moyenne mondiale (voir graphique). Tous les pays doivent réduire notablement leurs émissions de gaz à effet de serre, en particulier de CO₂, si l'on veut contenir le réchauffement. À ce jour, 189 États, dont la Suisse, et l'UE s'y sont engagés en signant l'Accord de Paris. L'objectif fixé dans la loi est de réduire de moitié par rapport à 1990 les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse d'ici 2030, ce qui répond aux recommandations des scientifiques. Les mesures actuelles ne nous permettent pas d'atteindre cet objectif¹.

Augmentation de la température moyenne en Suisse et dans le monde Écart par rapport aux températures moyennes des années 1871–1900

Degrés Celsius



Les courbes représentent des températures moyennes sur des périodes de 10 ans.

Source : Office fédéral de météorologie et de climatologie MétéoSuisse

1 En 2018, la Suisse avait réduit de 14 % ses émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. Il est probable que la Suisse n'atteigne pas l'objectif fixé dans la loi actuelle, à savoir une réduction de ses émissions de 20 % à l'horizon 2020. Voir la publication « Émissions de gaz à effet de serre visées par la loi sur le CO₂ révisée et par le Protocole de Kyoto, 2^e période d'engagement (2013–2020) », p. 15 ([ofev.admin.ch > Thèmes > Climat > Données, indicateurs et cartes > Données > Statistique sur le CO₂](https://www.ofev.admin.ch/Themen/Climat/Donnees_indicateurs_et_cartes/Donnees/Statistique_sur_le_CO2)).

**Maintien
des instruments
existants**

La loi sur le CO₂ révisée ne mise pas sur les interdictions mais sur la combinaison actuelle d'incitations financières, d'investissements dans la protection du climat et de progrès technologiques.

**Incitations
financières**

La loi encourage par des incitations financières les comportements respectueux du climat : celui qui génère peu de CO₂ est gagnant, celui qui en produit de grandes quantités débourse davantage. Font partie des incitations financières la taxe actuelle sur le mazout et le gaz ainsi qu'une nouvelle taxe sur les billets d'avion.

Taxe sur le CO₂

Depuis l'introduction de la taxe sur le CO₂ en 2008, ménages et entreprises ont intérêt à consommer moins de mazout, à installer une pompe à chaleur ou encore à se chauffer au bois. Cette taxe, qui se monte aujourd'hui à 120 francs au plus par tonne de CO₂, pourra être portée à 210 francs au plus, mais le Conseil fédéral ne l'augmentera que si la réduction des émissions de CO₂ n'est pas suffisante. On estime qu'en 2017, 4 ménages sur 10 ne payaient pas de taxe sur le CO₂, car ils ne se chauffaient pas au mazout ou au gaz et ne produisaient donc pas de CO₂².

Taxe sur
les billets d'avion

La taxe sur les billets d'avion, due sur chaque vol au départ de la Suisse, se monte à 30 francs au minimum et 120 francs au maximum. Ceux qui ne font pas plus d'un vol par an en Europe reçoivent finalement de l'argent en retour alors que ceux qui voyagent loin et souvent déboursent davantage. Quiconque voyage en jet privé paie entre 500 et 3000 francs par vol.

La population reçoit
de l'argent en retour

Plus de la moitié de la taxe sur le CO₂ et de la taxe sur les billets d'avion est redistribuée à la population, chacun recevant le même montant. Une famille de quatre personnes reçoit donc quatre fois le montant du remboursement, soit 348 francs cette année³. La redistribution se fait par le biais des caisses-maladie.

2 Office fédéral de la statistique, domaine énergétique (<https://www.ofs.admin.ch> > Trouver des statistiques > Construction et logement > Bâtiments > Domaine énergétique)

3 La taxe sur les composés organiques volatils est comprise dans ce montant.

Exemption de la taxe sur le CO₂

Actuellement, les entreprises de certaines branches, telle la métallurgie, peuvent être exemptées de la taxe sur le CO₂ si elles s'engagent à réduire leurs émissions. Cette possibilité doit être étendue à toutes les entreprises, par exemple les boulangeries, les hôtels ou les entreprises artisanales.

Investissements dans la protection du climat

Un tiers de la taxe sur le CO₂ et la moitié au plus de la taxe sur les billets d'avion sont versés dans le Fonds pour le climat, afin de promouvoir les investissements respectueux du climat et de soutenir les entreprises novatrices. Le Parlement veut ainsi générer du travail en Suisse et créer des emplois porteurs d'avenir dans notre pays, notamment grâce aux mesures suivantes :

Infrastructures et bâtiments

Le Fonds pour le climat soutient la pose de bornes de recharge pour voitures électriques, l'achat de bus électriques, l'assainissement de bâtiments ainsi que la planification et le financement de réseaux de chauffage à distance.

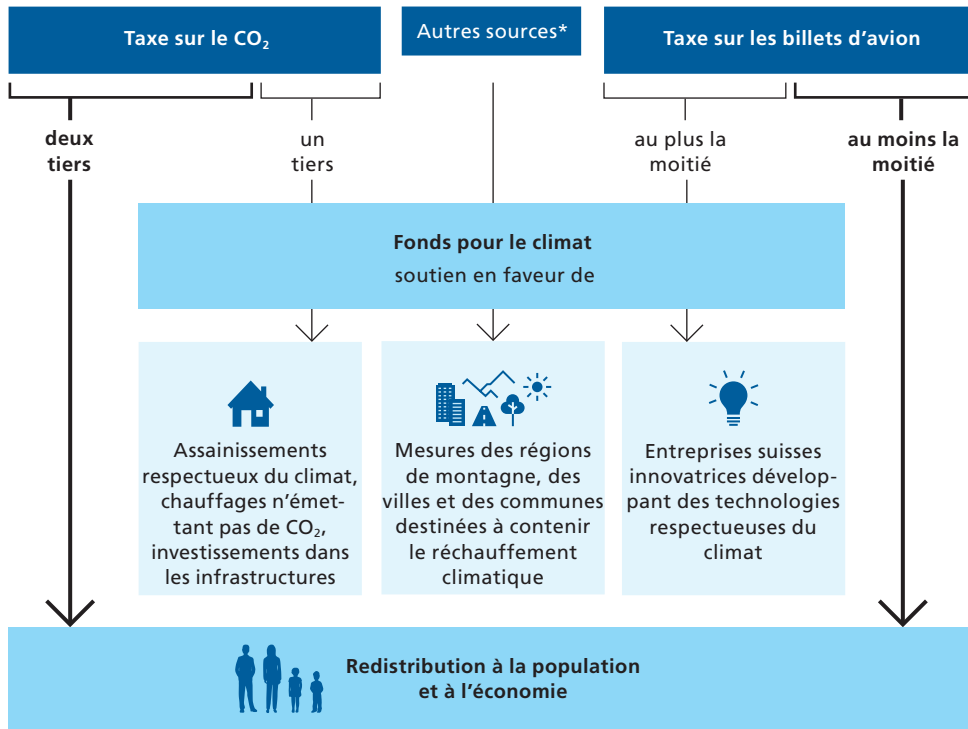
Entreprises novatrices

Le Fonds pour le climat encourage les entreprises suisses novatrices développant des technologies respectueuses du climat, par exemple des carburants d'aviation renouvelables.

Régions particulièrement touchées

Le Fonds pour le climat vient en aide aux régions de montagne, aux villes et aux communes pour faire face aux conséquences des changements climatiques. Les régions de montagne reçoivent par exemple des contributions pour la construction d'ouvrages de protection.

Fonds pour le climat et redistribution des taxes d'incitation



* La moitié des sanctions payées par les importateurs de véhicules ainsi que le produit de la mise aux enchères des droits d'émission sont versés dans le Fonds pour le climat. L'autre moitié des sanctions est versée au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Projets en faveur
du climat

Les importateurs d'essence et de diesel doivent accroître leurs investissements dans la protection du climat, ce qui implique des dépenses supplémentaires. C'est pourquoi ils peuvent percevoir un supplément à la colonne, dont la limite supérieure passe de 5 à 12 centimes par litre.

Progrès technologique	La loi sur le CO ₂ accélérera le progrès technologique dans les secteurs des transports et du bâtiment.
Véhicules plus efficaces	Afin de réduire les émissions de CO ₂ dans les transports, la loi révisée maintient des exigences applicables aux importateurs de véhicules, qui doivent proposer des véhicules neufs présentant une meilleure efficacité énergétique et émettant moins de CO ₂ . À défaut, ils doivent payer une sanction.
Exigences applicables aux bâtiments	Les bâtiments neufs qui n'émettent pas de CO ₂ sont déjà devenus la norme. Dorénavant, ce principe figurera dans la loi. Les bâtiments existants peuvent continuer d'émettre du CO ₂ , mais une valeur limite est fixée pour les cas où le chauffage doit être remplacé. Lorsque des mesures telles que l'installation d'une pompe à chaleur sont nécessaires pour respecter cette valeur, les propriétaires peuvent adresser une demande de soutien financier au Fonds pour le climat.
Que se passera-t-il si la loi est rejetée ?	Si la loi sur le CO ₂ révisée est rejetée, la Suisse ne pourra pas réduire efficacement ses émissions de gaz à effet de serre. Elle ne parviendra pas à atteindre son objectif climatique car la loi actuelle n'y suffit pas. Sans taxe sur les billets d'avion, il y aura moins d'argent pour investir de manière respectueuse du climat dans les bâtiments, les bornes de recharge, les bus électriques et les nouvelles technologies.

Arguments

Comités référendaires

Comité économique « Non à la loi sur le CO₂ »

Loi sur le CO₂ :
Coûteuse.
Inefficace.
Antisociale.

La nouvelle loi sur le CO₂ ne protège le climat en aucune manière. En revanche, elle nuit aux entreprises et à la population de notre pays, car elle est coûteuse, inefficace et antisociale.

1. Coûteuse : La loi sur le CO₂ nous inflige à tous de nouvelles taxes, de nouvelles interdictions, de nouvelles obligations.
 - L'essence et le diesel augmenteront de 12 centimes par litre. Tous ceux qui doivent aller travailler en voiture chaque jour seront pénalisés.
 - La taxe sur le mazout et le gaz naturel sera plus que doublée. Le mazout par exemple augmentera d'environ 300 francs pour 1000 litres. De plus, les chauffages au mazout et au gaz seront soumis à de nouvelles normes sévères dans le cadre de la législation sur les bâtiments, ce qui reviendra de fait à les interdire.
 - Ce renchérissement des frais de chauffage nous touche tous, que nous soyons propriétaires ou locataires, en particulier les propriétaires âgés, qui ne peuvent souvent pas assumer les coûts élevés d'un chauffage fonctionnant aux énergies renouvelables.
 - Les billets d'avion seront soumis à une taxe supplémentaire d'un maximum de 120 francs. Cette mesure pèse avant tout sur les familles et sur les jeunes qui aiment voyager.

Pour une famille-type de quatre personnes, toutes ces charges supplémentaires représenteront, selon leur situation, jusqu'à 1000 francs par an, remboursement d'une partie de la taxe sur le CO₂ par le biais des caisses-maladie compris !

2. Inefficace : Dans les faits, la loi sur le CO₂ n'a aucune influence sur le climat. La Suisse produit à peine 0,1 % des émissions de CO₂ mondiales, alors que les pays qui génèrent le plus de CO₂, notamment la Chine et les États-Unis, sont bien loin d'avoir réduit sensiblement leurs émissions. Les Suisses ont en revanche fait baisser de près de 24 % leurs émissions de CO₂ par habitant au cours des dix dernières années. Nous sommes donc sur la bonne voie, et il serait coûteux et inutile pour la petite Suisse de se lancer dans une démarche en solitaire.

3. Antisociale : La loi sur le CO₂ pèse surtout sur les revenus bas et moyens. Les petites entreprises et les fabriques souffriraient plus que les banques et les assurances ; la population rurale, plus que la population urbaine, qui elle dispose d'un bon réseau de transports publics ; les personnes défavorisées, plus que les plus hauts revenus. C'est injuste et antisocial.

La nouvelle loi sur le CO₂ n'est pas « un compromis » mais une loi radicale qui repose sur l'interdiction et la contrainte, étouffe l'innovation et coûte des milliards à la population et à l'économie.

loico2-ratee.ch

Comité « Pour une écologie sociale »

**Changer le système,
pas le climat !**

Cette loi antisociale renforce les structures climaticides et va dans la mauvaise direction ! Non au capitalisme vert !

Rejoignez la Grève pour l'Avenir !

ecologie-sociale.ch/fr/

**Recommandation
des comités
référendaires**

Les comités référendaires vous recommandent donc de voter :

Non

Les comités référendaires sont seuls responsables du contenu et de la formulation des arguments figurant ci-dessus.

Arguments

Conseil fédéral et Parlement

Le problème du réchauffement climatique devient de plus en plus urgent, ce qui pousse de nombreux États à prendre des mesures. La Suisse doit agir, elle aussi. Grâce à la loi sur le CO₂ révisée, nous protégeons le climat et créons des emplois porteurs d'avenir. Nous misons sur des mesures qui ont fait leurs preuves ; elles sont sociales et favorisent en particulier les familles. Le Conseil fédéral et le Parlement approuvent le projet, notamment pour les raisons suivantes :

La Suisse est particulièrement touchée

La Suisse est particulièrement touchée par les changements climatiques. Les glaciers fondent, les glissements de terrain emportent routes et maisons, les stations de ski manquent de neige, et l'agriculture souffre toujours plus de la sécheresse : tout cela a un coût, pour la population comme pour l'économie. L'inaction n'est pas une option. La Suisse doit maintenant assumer ses responsabilités, comme le font de nombreux autres États.

Du travail pour les PME, des emplois créés

La loi favorise les investissements respectueux du climat, donnant ainsi du travail aux petites et moyennes entreprises, par exemple aux installateurs sanitaires, aux chauffagistes, aux électriciens ou aux ingénieurs ainsi qu'à tout le secteur de la construction. De plus, elle soutient les entreprises qui développent des technologies respectueuses du climat, ce qui crée des emplois porteurs d'avenir.

Une loi équitable et sociale

La loi sur le CO₂ est équitable et sociale. Prenons l'exemple d'une famille-type de quatre personnes, qui prend l'avion une fois par année pour passer des vacances en Europe, consomme une quantité moyenne de mazout et utilise régulièrement sa voiture. Elle devra certes déboursier une centaine de francs de plus par an, mais si elle opte pour une voiture électrique, ce montant diminuera de moitié. Et si elle ne prend pas l'avion pour partir en vacances ou qu'elle se chauffe sans produire de CO₂, elle recevra même de l'argent en retour.

Des économies pour les propriétaires et les locataires

Les propriétaires peuvent tirer profit de la loi. S'ils remplacent leur chaudière à mazout par une pompe à chaleur, un chauffage au bois ou des panneaux solaires, ils peuvent solliciter un soutien financier et sont de plus exemptés de la taxe sur le CO₂. Les locataires sont aussi gagnants puisqu'ils voient leurs frais de chauffage baisser.

Des avantages pour les automobilistes

Dès l'entrée en vigueur de la loi révisée, des véhicules plus efficaces, consommant moins d'essence ou de diesel, seront commercialisés. Il en résultera pour les automobilistes des économies de carburant. De plus, les bornes de recharge se multiplieront, favorisant ainsi la mobilité électrique.

Recul de la dépendance envers les pays pétroliers

La Suisse a consacré ces dix dernières années quelque 80 milliards de francs à l'importation de pétrole et de gaz naturel. C'est de l'argent qui part à l'étranger. Grâce à la loi révisée, notre dépendance envers les groupes pétroliers étrangers va diminuer, et des fonds plus importants seront investis en Suisse.

Recommandation du Conseil fédéral et du Parlement

Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'accepter la loi sur le CO₂.

Oui

[admin.ch/loi-sur-le-co2](https://www.admin.ch/loi-sur-le-co2)



Texte soumis au vote

Loi fédérale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (Loi sur le CO₂) du 25 septembre 2020

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu les art. 74 et 89 de la Constitution¹,
vu le message du Conseil fédéral du 1^{er} décembre 2017²,
arrête:

Chapitre 1 Dispositions générales

Art. 1 But

¹ La présente loi vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier les émissions de CO₂ dues à l'utilisation énergétique des combustibles et carburants fossiles. L'objectif est de contribuer:

- a. à contenir la hausse de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport au niveau préindustriel et à ce que des efforts soient entrepris pour limiter cette hausse à 1,5 °C par rapport au niveau préindustriel;
- b. à ramener les émissions de gaz à effet de serre à une quantité qui ne dépasse pas la capacité d'absorption des puits de carbone;
- c. à renforcer les capacités d'adaptation aux effets néfastes des changements climatiques;
- d. à rendre compatibles les flux financiers avec le développement à faible émission visé ainsi qu'avec un développement capable de résister aux changements climatiques.

² Le Conseil fédéral dresse la liste des gaz à effet de serre.

Art. 2 Définitions

Au sens de la présente loi, on entend par:

- a. *combustible fossile*: tout agent énergétique fossile utilisé pour la production de chaleur, de froid ou d'éclairage, pour la production d'électricité dans une installation thermique ou pour l'exploitation d'installations de couplage chaleur-force (installations CCF);
- b. *carburant fossile*: tout agent énergétique fossile utilisé pour la production de force dans un moteur à combustion;

¹ RS 101

² FF 2018 229

§

- c. *droit d'émission*: tout droit négociable autorisant l'émission de gaz à effet de serre, qui est attribué gratuitement ou mis aux enchères par la Confédération ou par des États ou des communautés d'États disposant de systèmes d'échange de quotas d'émission reconnus par le Conseil fédéral;
- d. *installation*: toute unité technique fixe sise sur un même site;
- e. *attestation nationale*: toute attestation négociable en Suisse portant sur des réductions d'émissions de gaz à effet de serre vérifiables réalisées en Suisse;
- f. *attestation internationale*: toute attestation portant sur des réductions d'émissions de gaz à effet de serre vérifiables réalisées à l'étranger;
- g. *capacités des puits de carbone*: bilan imputable sur le plan international entre les émissions de gaz à effet de serre et l'absorption de CO₂ par les réservoirs de carbone;
- h. *protection du climat*: ensemble des mesures contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ou à renforcer les capacités des puits de carbone et visant à atténuer ou à prévenir la concentration de ces gaz dans l'atmosphère;
- i. *entreprise de transport aérien*: entreprise suisse ou étrangère titulaire d'une autorisation d'exploitation ou d'une autre autorisation équivalente l'habilitant à transporter des passagers par aéronef dans un but commercial;
- j. *billet d'avion*: confirmation individuelle ou collective, sur support papier ou électronique, du droit des passagers à être transportés par une entreprise de transport aérien.

Art. 3 Objectifs de réduction

¹ En 2030, les émissions de gaz à effet de serre doivent avoir été réduites d'au moins 50 % par rapport à 1990. Entre 2021 et 2030, les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites d'au moins 35 % en moyenne par rapport à 1990.

² Au moins les trois quarts de la réduction des émissions de gaz à effet de serre prévue à l'al. 1 doivent être réalisés par des mesures prises en Suisse.

³ Les réductions d'émissions à l'étranger qui ne sont pas prises en compte pour l'objectif visé à l'al. 1 et qui contribuent à limiter la hausse de la température mondiale au sens de l'art. 1 doivent correspondre autant que possible aux émissions dont la Suisse est coresponsable à l'étranger.

⁴ Le Conseil fédéral peut prévoir des objectifs et des objectifs intermédiaires pour certains secteurs et pour les émissions dues aux combustibles fossiles. Il prend à cet effet en compte les prestations antérieures et les réductions potentielles économiquement réalisables.

⁵ La quantité totale des émissions de gaz à effet de serre est calculée sur la base de leurs rejets en Suisse, déduction faite des émissions issues des carburants fossiles utilisés pour les vols internationaux et la navigation internationale.

§

⁶ Le Conseil fédéral détermine dans quelle mesure les attestations internationales sont prises en considération lorsque la réduction est obtenue par des mesures réalisées à l'étranger.

⁷ La Confédération peut convenir d'objectifs de réduction avec les organisations économiques ou certains groupes d'entreprises. Le Conseil fédéral détermine dans quelle mesure les attestations internationales sont prises en considération pour atteindre les objectifs de réduction convenus.

⁸ Le Conseil fédéral soumet en temps voulu à l'Assemblée fédérale des propositions pour les objectifs postérieurs à 2030. Il consulte au préalable les acteurs concernés.

Art. 4 Mesures

¹ Les objectifs de réduction doivent être atteints en priorité par les mesures prévues dans la présente loi.

² Doivent également contribuer à atteindre les objectifs de réduction les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ou à renforcer les capacités des puits de carbone qui se fondent sur d'autres actes, notamment ceux qui régissent les domaines de l'environnement, de l'énergie, des déchets, de l'agriculture, de l'économie forestière, de l'industrie du bois, du secteur financier, de la circulation routière et de l'imposition des huiles minérales, ainsi que les mesures volontaires.

³ La compétitivité et la faisabilité économique sont notamment prises en compte dans la définition des mesures.

Art. 5 Attestations nationales

¹ Le Conseil fédéral détermine les exigences auxquelles doivent répondre les réductions d'émissions réalisées en Suisse pour donner droit à la délivrance d'attestations nationales.

² Les réductions d'émissions rentables ne sont prises en considération que si des obstacles techniques et économiques sont éliminés.

³ Est également considéré comme des réductions d'émissions le renforcement des capacités des puits de carbone, en particulier au moyen de la séquestration biologique dans la forêt et les sols ainsi que dans les produits en bois.

⁴ L'office fédéral compétent règle les modalités d'exécution.

Art. 6 Attestations internationales

¹ Le Conseil fédéral détermine les exigences auxquelles doivent répondre les réductions d'émissions réalisées à l'étranger pour que les attestations internationales correspondantes soient prises en considération en Suisse.

² Ces réductions doivent notamment répondre aux exigences suivantes:

- a. elles n'auraient pas pu être réalisées sans le produit de la vente des attestations internationales;
- b. elles contribuent au développement durable sur place.



³ Le Conseil fédéral peut conclure des accords internationaux sur la reconnaissance mutuelle des attestations internationales.

Art. 7 Coordination des mesures d'adaptation

¹ La Confédération coordonne, avec les cantons, les mesures visant à prévenir et à maîtriser les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

² En collaboration avec les cantons, elle veille à élaborer et à se procurer les bases de décision nécessaires pour prendre ces mesures.

Art. 8 Réduction selon l'état de la technique

¹ Quiconque souhaite construire ou modifier de manière importante des installations au sens de l'art. 7, al. 7, de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE)³ qui génèrent, lors de leur exploitation, une certaine quantité minimale de gaz à effet de serre veille à ce que les gaz à effet de serre générés par ces installations soient limités dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable.

² Sont exceptées les installations dont les exploitants participent au système d'échange de quotas d'émission. Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres exceptions.

³ Le Conseil fédéral fixe la quantité minimale prévue à l'al. 1.

Chapitre 2 Mesures techniques de réduction des émissions de CO₂

Section 1 Bâtiments

Art. 9 Principe

¹ Les cantons veillent à ce que les émissions de CO₂ issues de combustibles fossiles, générées par la totalité des bâtiments en Suisse, soient réduites en 2026 et 2027 de 50 % en moyenne par rapport à 1990. Ils édictent à cet effet des normes applicables aux nouveaux bâtiments et aux bâtiments existants.

² Ils peuvent octroyer un bonus sur l'indice d'utilisation du sol d'au plus 30 % pour les nouvelles constructions de remplacement et pour les rénovations importantes en vue de réduire les pertes énergétiques dans les bâtiments.

³ Ils font régulièrement rapport à la Confédération sur les mesures qu'ils ont prises.

Art. 10 Valeurs limites de CO₂

¹ À partir de 2023, les exigences suivantes s'appliquent:

³ RS 814.01

§

- a. les bâtiments existants dont l'installation de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude est remplacée ne doivent pas générer plus de 20 kg d'émissions de CO₂ issues des combustibles fossiles par mètre carré de surface de référence énergétique au cours d'une année; la valeur doit être réduite de 5 kg d'émissions de CO₂ tous les cinq ans;
- b. les nouveaux bâtiments ne doivent en principe pas générer d'émissions de CO₂ issues de combustibles fossiles liées à leur installation de production de chaleur pour le chauffage et l'eau chaude.

² La surface de référence énergétique correspond à la somme de toutes les surfaces de plancher chauffées des étages et des sous-sols qui sont situées à l'intérieur de l'enveloppe thermique, y compris les surfaces des murs et des parois dans leurs sections horizontales (surface brute de plancher).

³ Le Conseil fédéral définit la méthode de calcul des exigences conformément à l'al. 1. À cet égard, il tient compte du climat au lieu d'implantation.

⁴ Le recours garanti juridiquement à des agents énergétiques renouvelables gazeux ou liquides pour les bâtiments et satisfaisant aux exigences légales peut être pris en compte à hauteur de 50 % au plus pour atteindre les objectifs fixés à l'al. 1, let. a. Cette part peut être augmentée jusqu'à 100 % si la preuve est donnée que des mesures visant à améliorer l'efficacité sont prises en parallèle. Sont notamment considérées comme telles les assainissements énergétiques d'enveloppes de bâtiments ou les assainissements globaux.

⁵ Le Conseil fédéral peut réduire les exigences fixées à l'al. 1, lorsque cela se justifie pour des raisons techniques ou économiques, ou pour protéger des intérêts publics prépondérants.

⁶ Les autorités délivrant les autorisations de construire enregistrent les informations importantes au sens du présent article, en particulier les exceptions octroyées en vertu de l'al. 5 et les justifications, dans le Registre fédéral des bâtiments et logements en vertu de l'art. 10, al. 3^{bis}, de la loi du 9 octobre 1992 sur la statistique fédérale⁴. Le Conseil fédéral règle les informations devant être enregistrées.

Section 2**Voitures de tourisme, voitures de livraison et tracteurs à sellette légers, véhicules lourds****Art. 11** Valeurs cibles pour la période 2021-2024

¹ Les émissions de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser entre 2021 et 2024 95 g de CO₂/km par an en moyenne pour l'ensemble des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois.

² Les émissions de CO₂ des voitures de livraison et des tracteurs à sellette dont le poids total ne dépasse pas 3,5 t (tracteurs à sellette légers) mis en circulation pour la

⁴ RS 431.01



première fois ne doivent pas dépasser entre 2021 et 2024 147 g de CO₂/km par an en moyenne pour l'ensemble des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois.

³ Les valeurs cibles visées aux al. 1 et 2 se basent sur les méthodes de mesure utilisées jusqu'ici. En cas de changement de méthode, le Conseil fédéral fixe dans les dispositions d'exécution les valeurs cibles correspondantes. Il désigne les méthodes applicables et tient compte des réglementations de l'Union européenne (UE).

⁴ Le Conseil fédéral surveille l'évolution des émissions de CO₂ en conditions de conduite réelles. Il peut prendre des mesures adéquates en vue de l'exécution du présent chapitre si l'écart se creuse entre les émissions mesurées selon la méthode applicable et celles constatées en conditions de conduite réelles.

Art. 12 Valeurs cibles à partir de 2025

¹ Les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers mis en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser entre 2025 et 2029 la valeur de base déterminante dans l'UE pour 2021, déduction faite de 15 %.

² Les émissions moyennes de CO₂ des véhicules lourds mis en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser entre 2025 et 2029 la valeur de base déterminante dans l'UE pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2020, déduction faite de 15 %. Le Conseil fédéral suit l'évolution des réglementations de l'UE et peut, si nécessaire, adapter les objectifs.

³ Les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser à partir de 2030 la valeur de base déterminante dans l'UE pour 2021, déduction faite de 37,5 %; une réduction de 31 % est applicable pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers.

⁴ Les émissions moyennes de CO₂ des véhicules lourds mis en circulation pour la première fois ne doivent pas dépasser à partir de 2030 la valeur de base déterminante dans l'UE pour la période comprise entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2020, déduction faite de 30 %. Le Conseil fédéral suit l'évolution des réglementations de l'UE et peut, si nécessaire, adapter les objectifs.

⁵ Le Conseil fédéral définit quels véhicules sont réputés «véhicules lourds» au sens des al. 2 et 4. Il se fonde à cet égard sur les réglementations de l'UE.

⁶ Le Conseil fédéral vérifie si la valeur de base déterminante dans l'UE visée aux al. 2 et 4 diverge sensiblement de la valeur de base déterminante en Suisse. Si tel est le cas, il peut, en tenant compte de la procédure applicable dans l'UE, définir une valeur de base déterminante au moyen des émissions des véhicules lourds mis en circulation pour la première fois entre le 1^{er} juillet 2019 et le 30 juin 2020, pour autant qu'il ne soit pas possible de contourner les sanctions, notamment en mettant en circulation les véhicules concernés en Suisse plutôt qu'à l'étranger.

⁷ L'art. 11, al. 4, est applicable par analogie.

§**Art. 13** Objectifs intermédiaires, allègements et exceptions

¹ Le Conseil fédéral peut prévoir des objectifs intermédiaires en plus des valeurs cibles définies aux art. 11 et 12.

² Si les objectifs doivent être atteints annuellement, le Conseil fédéral fixe des objectifs intermédiaires pour les voitures de tourisme de manière que le taux de réduction des valeurs cibles intermédiaires annuelles corresponde au taux de réduction moyen des valeurs cibles de l'UE.

³ Lors de la transition vers de nouvelles valeurs cibles, il peut prévoir des dispositions qui facilitent l'atteinte de ces valeurs pendant une période limitée. Pour les voitures de tourisme, ces allègements prennent fin au plus tard en même temps que dans l'UE.

⁴ Le Conseil fédéral peut exclure certaines catégories de véhicules du champ d'application de la présente section.

⁵ Il tient compte des réglementations de l'UE.

Art. 14 Rapport et propositions de réduction supplémentaire des émissions de CO₂

¹ Le Conseil fédéral présente tous les trois ans à partir de 2022 un rapport à l'Assemblée fédérale sur le degré d'atteinte des valeurs cibles prévues aux art. 11 et 12 et, le cas échéant, des objectifs intermédiaires prévus à l'art. 13, al. 1.

² Il soumet en temps voulu des propositions de réduction supplémentaire des émissions de CO₂ des véhicules pour la période postérieure à 2030; il tient compte des réglementations de l'UE.

Art. 15 Valeur cible spécifique

¹ Tout importateur ou constructeur de véhicules est tenu de limiter les émissions de CO₂ en respectant une valeur cible annuelle spécifique.

² La valeur cible spécifique est déterminée à partir des valeurs cibles fixées aux art. 11 et 12. Elle s'applique à l'ensemble des véhicules importés ou construits en Suisse qui sont mis en circulation pour la première fois au cours de l'année considérée (parc de véhicules neufs). Les voitures de tourisme, les voitures de livraison et tracteurs à sellette légers, ainsi que les véhicules lourds constituent trois parcs de véhicules neufs distincts.

³ Les importateurs et les constructeurs peuvent excepter tous les véhicules électriques de leur parc de véhicules neufs. Le cas échéant, ils doivent le faire savoir à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) avant le début de l'année concernée.

⁴ Si, sur les véhicules qu'un importateur ou un constructeur a importés ou construits en Suisse, pendant l'année civile en cours moins de 50 voitures de tourisme, moins de 6 voitures de livraison ou tracteurs à sellette légers, ou moins de 2 véhicules lourds sont mis en circulation pour la première fois, la valeur cible spécifique est calculée pour chacun de ces véhicules. L'al. 3 s'applique par analogie.

⁵ Le Conseil fédéral arrête la méthode de calcul de la valeur cible spécifique. Il tient compte à cet effet notamment:

§

- a. des caractéristiques des véhicules importés ou construits en Suisse, telles que le poids à vide, le plan d'appui ou la charge utile;
- b. des réglementations de l'UE.

⁶ Les importateurs et les constructeurs de voitures de tourisme, de voitures de livraison et de tracteurs à sellette légers ainsi que de véhicules lourds peuvent s'associer en groupements d'émission. Un groupement d'émission a les mêmes droits et les mêmes obligations que tout importateur ou constructeur.

Art. 16 Calcul de la valeur cible spécifique et des émissions moyennes de CO₂

¹ L'OFEN calcule à la fin de chaque année civile pour chaque importateur et chaque constructeur:

- a. la valeur cible spécifique;
- b. les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs.

² Le Conseil fédéral détermine les données que les importateurs ou constructeurs de véhicules doivent fournir. Il détermine en particulier les sources permettant de définir les données propres aux véhicules qui sont utilisées pour calculer la valeur cible spécifique et les émissions moyennes de CO₂. Il peut prévoir que la valeur des émissions de CO₂ est déterminée de manière forfaitaire, si les données n'ont pas été fournies dans le délai imparti.

Art. 17 Facteurs réduisant les émissions de CO₂ de véhicules isolés

¹ Sont prises en considération pour déterminer les émissions de CO₂ d'un véhicule donné:

- a. pour les véhicules fonctionnant entièrement ou partiellement au gaz naturel: la réduction des émissions de CO₂ réalisée grâce à la part de biogaz qui entre dans le mélange gazeux utilisé;
- b. pour les véhicules dotés d'innovations écologiques: la réduction des émissions de CO₂ réalisée grâce aux innovations technologiques, compte tenu des réglementations de l'UE.

² Le biogaz doit répondre aux exigences de l'art. 12b, al. 1 et 3, de la loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin)⁵.

Art. 18 Facteurs réduisant les émissions de CO₂ de parcs de véhicules neufs grâce au recours à des carburants synthétiques

¹ Les importateurs et les constructeurs de véhicules peuvent demander que la réduction de CO₂ réalisée grâce au recours à des carburants produits à partir d'électricité issue d'énergies renouvelables (carburants synthétiques) soit prise en considération dans le calcul des émissions de CO₂ de leur parc de véhicules neufs. Pour cela, ils doivent remettre les éléments permettant d'attester, d'une part, les quantités de

⁵ RS 641.61

§

carburants de ce type qui leur sont fournies contractuellement et, d'autre part, par quel responsable de la mise sur le marché de carburants elles sont fournies.

² La réduction de CO₂ visée à l'al. 1 est déterminée en fonction:

- a. de la somme des quantités de carburants synthétiques fournies contractuellement pour l'année considérée;
- b. du nombre de véhicules du parc de véhicules neufs pouvant fonctionner avec des carburants synthétiques, et
- c. de la quantité des émissions de CO₂ attendues pour les véhicules visés à la let. b sur leur durée de vie moyenne.

³ Les carburants synthétiques doivent répondre aux exigences de l'art. 12b Limpmin⁶.

Art. 19 Prestation de remplacement en cas de dépassement de la valeur cible spécifique

¹ Si les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs des voitures de tourisme ou des voitures de livraison et tracteurs à sellette légers d'un importateur ou d'un constructeur dépassent la valeur cible spécifique, l'importateur ou le constructeur doit verser à la Confédération, pour chaque nouveau véhicule mis en circulation au cours de l'année civile considérée, un montant situé entre 95 et 152 francs pour chaque gramme de CO₂/km au-dessus de la valeur cible spécifique.

² Si les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs des véhicules lourds d'un importateur ou d'un constructeur dépassent la valeur cible spécifique, l'importateur ou le constructeur doit verser à la Confédération, pour chaque nouveau véhicule mis en circulation au cours de l'année civile considérée, un montant pour chaque gramme de CO₂/tkm au-dessus de la valeur cible spécifique. Ce montant se situe entre 4250 et 6800 francs pour la période allant de 2025 à 2029 et entre 6800 et 10 880 francs à partir de 2030.

³ Le Conseil fédéral arrête la méthode applicable pour déterminer les montants visés aux al. 1 et 2. Il se fonde sur les montants en vigueur dans l'UE et sur le taux de change.

⁴ Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) détermine chaque année les montants visés aux al. 1 et 2.

⁵ Pour les importateurs et les constructeurs visés à l'art. 15, al. 4, le montant s'applique à tout véhicule dont les émissions de CO₂ dépassent la valeur cible spécifique. Si certaines dispositions édictées en vertu de l'art. 13 ont pour conséquence que les importateurs ou constructeurs visés à l'art. 15, al. 4, sont désavantagés par rapport aux autres importateurs ou constructeurs en raison des règles particulières qui leur sont applicables pour la fixation de la valeur cible spécifique, le Conseil fédéral peut réduire la prestation de remplacement pour les intéressés.

⁶ Les membres d'un même groupement d'émission répondent solidairement de la prestation de remplacement.

⁶ RS 641.61



⁷ Les art. 10 et 11 Limpin⁷ sont applicables par analogie.

⁸ Le Conseil fédéral peut prévoir l'obligation d'indiquer, dans les documents de vente des véhicules, le montant qui devrait être versé au titre de prestation de remplacement en vertu des al. 1 à 4 si le calcul se fondait sur les émissions de ce véhicule.

Art. 20 Publication

Le DETEC publie chaque année:

- a. la liste des importateurs et des constructeurs dont au moins 50 voitures de tourisme, au moins 5 voitures de livraison et tracteurs à sellette légers, ou au moins 5 véhicules lourds ont été mis en circulation pour la première fois;
- b. la composition des groupements d'émission;
- c. pour tout importateur et groupement d'émission, par parc de véhicules neufs:
 1. le nombre des véhicules mis en circulation pour la première fois,
 2. les émissions moyennes de CO₂,
 3. les valeurs cibles spécifiques,
 4. les prestations de remplacement perçues.

Chapitre 3

Système d'échange de quotas d'émission et compensation applicable aux carburants fossiles

Section 1 Système d'échange de quotas d'émission

Art. 21 Participation obligatoire: exploitants d'installations

¹ Les exploitants d'installations appartenant à une catégorie donnée et dont les émissions de gaz à effet de serre dépassent une quantité donnée sont tenus de participer au système d'échange de quotas d'émission (SEQE).

² Ils doivent remettre chaque année à la Confédération des droits d'émission à hauteur des émissions générées par ces installations.

³ Les exploitants d'installations visées à l'al. 1 qui émettent moins d'une quantité donnée de gaz à effet de serre sont exemptés, sur demande, de l'obligation de participer au SEQE. Dans sa demande, l'exploitant doit indiquer s'il s'engage à réaliser une réduction des émissions de CO₂ comparable à celle qui aurait été obtenue par une participation au SEQE.

⁴ Le Conseil fédéral détermine les catégories d'installations et les quantités d'émissions de gaz à effet de serre visées aux al. 1 et 3.

⁵ Il tient compte des réglementations de l'UE.

⁷ RS 641.61

§**Art. 22** Participation obligatoire: exploitants d'aéronefs

¹ Les exploitants des aéronefs qui décollent de Suisse ou y atterrissent sont tenus de participer au SEQE conformément aux traités internationaux.

² Le Conseil fédéral règle:

- a. les exemptions pour les vols recensés par un SEQE reconnu par le Conseil fédéral;
- b. les exemptions pour les vols qui ne sont ni en provenance ni à destination de l'Espace économique européen (EEE) ainsi que les autres exemptions, en tenant compte des réglementations de l'UE.

³ Les exploitants doivent remettre chaque année à la Confédération, à hauteur des émissions générées par ces aéronefs:

- a. des droits d'émission pour aéronefs, ou
- b. des droits d'émission pour installations ou des attestations internationales, pour autant que l'UE prévoit cette possibilité.

⁴ Lorsqu'il existe, en vertu de traités internationaux, plusieurs systèmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les aéronefs, le Conseil fédéral veille à ce que les exploitants d'aéronefs ne soient pas soumis à un cumul de systèmes en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre générées par les vols.

Art. 23 Participation sur demande

¹ Les exploitants d'installations d'une puissance calorifique totale de combustion donnée peuvent demander à participer au SEQE.

² Ils doivent remettre chaque année à la Confédération des droits d'émission à hauteur des émissions générées par ces installations.

³ Le Conseil fédéral détermine la puissance calorifique totale de combustion en tenant compte des réglementations de l'UE.

Art. 24 Remboursement de la taxe sur le CO₂

¹ La taxe sur le CO₂ est remboursée sur demande aux exploitants d'installations qui participent au SEQE.

² Dans le cas de centrales thermiques à combustibles fossiles, le remboursement n'est effectué que dans la mesure où la somme de la taxe sur le CO₂ dont s'est acquitté l'exploitant d'installations et du prix d'achat des droits d'émission remis dépasse la valeur moyenne des coûts climatiques externes; seule la différence est remboursée.

³ La taxe sur le CO₂ est également remboursée sur demande aux exploitants d'installations qui se sont engagés à réduire leurs émissions en vertu de l'art. 21, al. 3.

**Art. 25** Détermination de la quantité de droits d'émission disponibles

¹ Le Conseil fédéral détermine pour chaque année jusqu'en 2030 les quantités totales disponibles de droits d'émission pour installations et de droits d'émission pour aéronefs, en tenant compte des réglementations internationales comparables.

² Il peut adapter la quantité de droits d'émission disponibles lorsqu'il désigne de nouvelles catégories d'installations au sens de l'art. 21, al. 4, lorsqu'il exempte a posteriori certaines catégories d'installations de l'obligation de participer au SEQE ou lorsque des réglementations internationales comparables sont modifiées.

³ Il garde en réserve chaque année un nombre approprié de droits d'émission pour installations et de droits d'émission pour aéronefs afin de pouvoir les mettre à la disposition de futurs participants au SEQE et de participants au SEQE en forte croissance.

Art. 26 Attribution et mise aux enchères de droits d'émission pour installations

¹ Les droits d'émission pour installations sont attribués ou mis aux enchères chaque année.

² Une partie des droits d'émission sont attribués gratuitement. Les droits d'émission restants sont mis aux enchères.

³ Le volume des droits d'émission attribués gratuitement à un exploitant d'installations est déterminé notamment par rapport à l'efficacité d'installations de référence en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre.

⁴ Il n'est pas attribué gratuitement de droits d'émission aux exploitants d'installations pour la production d'électricité. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

⁵ Si la quantité de droits d'émission disponibles sur le marché augmente de manière importante pour des raisons économiques, le Conseil fédéral peut prévoir que seuls une partie des droits d'émission restants sont mis aux enchères. Les droits d'émission qui ne sont ni mis ni vendus aux enchères sont annulés.

⁶ Le Conseil fédéral règle les modalités en tenant compte des réglementations internationales comparables.

Art. 27 Attribution et mise aux enchères de droits d'émission pour aéronefs

¹ Les droits d'émission pour aéronefs sont attribués ou mis aux enchères chaque année.

² Une partie des droits d'émission sont attribués gratuitement. Les droits d'émission restants sont mis aux enchères.

³ Le volume des droits d'émission attribués gratuitement à l'exploitant d'aéronefs dépend notamment du nombre de tonnes-kilomètres qu'il a réalisées au cours d'une année donnée.

⁴ Le Conseil fédéral règle les modalités en tenant compte des réglementations de l'UE.

§**Art. 28** Rapport

Les exploitants d'installations et les exploitants d'aéronefs sont tenus de faire rapport chaque année à la Confédération sur leurs émissions de gaz à effet de serre.

Art. 29 Prestation de remplacement en cas de non-remise des droits d'émission

¹ Les exploitants d'installations et les exploitants d'aéronefs doivent verser à la Confédération un montant de 220 francs par tonne d'équivalent-CO₂ (éq.-CO₂) pour les émissions qui ne sont pas couvertes par des droits d'émission.

² Ils doivent en outre remettre à la Confédération au cours de l'année civile suivante les droits d'émission manquants.

Section 2 Compensation applicable aux carburants fossiles**Art. 30** Principe

¹ Quiconque met des carburants fossiles à la consommation au sens de la Limpin⁸ doit compenser une partie des émissions de CO₂ que génère leur utilisation énergétique de la manière suivante:

- a. par des attestations, et
- b. par la mise à la consommation de biocarburants au sens de l'art. 2, al. 3, let. d, Limpin.

² Après consultation de la branche, le Conseil fédéral détermine en fonction du degré d'atteinte des objectifs fixés à l'art. 3:

- a. la part des émissions de CO₂ à compenser au total; cette part s'élève à 90 % au maximum;
- b. la part des émissions de CO₂ à compenser par des mesures prises en Suisse; cette part s'élève à 15 % au minimum et à 20 % au minimum à partir de 2025; les mesures qui permettent l'exploitation d'importants potentiels de compensation inutilisés doivent être favorisées; une rentabilité à long terme devra être garantie.

³ La part des émissions de CO₂ qui doivent être compensées par des mesures de réduction des émissions de CO₂ à long terme dans le trafic, y compris les mesures visant à encourager l'électrification du trafic routier avec du courant dont le caractère renouvelable est prouvé, le développement de systèmes de propulsion alternatifs et la production d'énergie de propulsion durablement neutre en émissions de CO₂, s'élève à 3 % au minimum. Les véhicules qui sont déjà pris en considération en vertu du chapitre 2 sont exclus. Pour ce qui est des biocarburants, seules les compensations nettes sont imputables.

⁴ La majoration s'appliquant aux carburants en vue de la compensation prévue à l'al. 2 s'élève au plus à 10 centimes par litre de carburant jusqu'en 2024, et au plus à 12

⁸ RS 641.61

§

centimes par litre à partir de 2025. Si la nécessité économique est prouvée, le Conseil fédéral peut réduire temporairement la majoration maximale.

⁵ Sont prises en compte, si possible, les attestations internationales portant sur des réductions d'émissions réalisées dans la chaîne de création de valeur d'entreprises suisses ou par le recours à des technologies suisses. Le Conseil fédéral peut déterminer une part minimale.

⁶ Le Conseil fédéral peut exempter de l'obligation de compenser les émissions la mise à la consommation de faibles quantités de carburants.

⁷ Les personnes visées à l'al. 1 doivent informer la Confédération et le public des coûts induits par la compensation et de la majoration s'appliquant aux carburants.

Art. 31 Personnes soumises à l'obligation de compenser

¹ Sont tenues de compenser les émissions les personnes assujetties à l'impôt en vertu de la Limpmin⁹.

² Elles peuvent s'associer en groupements de compensation. Un groupement de compensation a les mêmes droits et obligations que chacune des personnes soumises à l'obligation de compenser.

Art. 32 Prestation de remplacement en cas de non-compensation

¹ Quiconque ne remplit pas son obligation en matière de compensation doit verser à la Confédération un montant de:

- a. 320 francs par tonne de CO₂ non compensée;
- b. 100 francs par tonne de CO₂ non compensée par une attestation internationale.

² Il doit en outre remettre à la Confédération au cours de l'année civile suivante des attestations internationales pour les tonnes de CO₂ non compensées.

Section 3 Registre des échanges de quotas d'émission**Art. 33**

¹ La Confédération tient un registre public des échanges de quotas d'émission. Ce registre sert à consigner les droits d'émission et les attestations, ainsi que les transactions réalisées.

² Le registre des échanges de quotas d'émission n'est ouvert qu'aux personnes ayant leur domicile ou leur siège social ainsi qu'un compte bancaire en Suisse ou dans l'EEE. Le Conseil fédéral règle les exceptions.

³ Le Conseil fédéral peut prévoir que les paiements liés à des ventes aux enchères de droits d'émission sont effectués exclusivement au moyen de comptes sis en Suisse ou dans l'EEE.

⁹ RS 641.61

§**Chapitre 4 Taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles****Section 1 Perception de la taxe sur le CO₂****Art. 34** Taxe sur le CO₂

¹ La Confédération perçoit une taxe sur la fabrication, la production, l'extraction et l'importation des combustibles fossiles (taxe sur le CO₂).

² Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe à un niveau compris entre 96 francs et 210 francs par tonne de CO₂.

³ Il augmente le montant de la taxe à l'intérieur de la fourchette prévue à l'al. 2 si les objectifs intermédiaires fixés conformément à l'art. 3, al. 4, pour les combustibles fossiles ne sont pas atteints. Il tient compte à cet égard des objectifs de réduction que la Confédération a convenus avec les organisations économiques.

Art. 35 Personnes assujetties à la taxe

Sont assujetties à la taxe:

- a. pour la taxe sur le CO₂ perçue sur le charbon: les personnes assujetties à l'obligation de déclarer lors de l'importation en vertu de la loi du 18 mars 2005 sur les douanes (LD)¹⁰ ainsi que les fabricants et les producteurs de charbon exerçant leur activité sur le territoire douanier au sens de l'art. 3, al. 1, LD;
- b. pour la taxe CO₂ perçue sur les autres combustibles fossiles: les personnes assujetties à l'impôt en vertu de la Limpmin¹¹.

Section 2**Remboursement de la taxe sur le CO₂ aux exploitants ayant pris un engagement de réduction****Art. 36** Exploitants ayant pris un engagement de réduction

¹ Les exploitants d'installations ayant pris un engagement de réduction auprès de la Confédération pour celles de leurs installations qui sont sises sur un même site (exploitants ayant pris un engagement de réduction) peuvent demander le remboursement de la taxe sur le CO₂ pour les installations concernées s'ils remplissent les conditions suivantes:

- a. ils utilisent ces installations pour des activités commerciales ou de droit public;
- b. ils s'engagent envers la Confédération à améliorer chaque année et jusqu'en 2030 l'efficacité de ces installations en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre dans une proportion donnée;

¹⁰ RS 631.0

¹¹ RS 641.61

§

- c. ils font rapport chaque année à la Confédération sur l'engagement pris conformément à la let. b.

² L'étendue de l'engagement de réduction est déterminée notamment en fonction des éléments suivants:

- a. les émissions de gaz à effet de serre attendues pour les installations;
- b. le potentiel, réalisable du point de vue économique, de réduction des émissions de gaz à effet de serre des installations jusqu'en 2030;
- c. les objectifs de réduction fixés en vertu de l'art. 3, al. 4, pour certains secteurs;
- d. les conventions d'objectifs au sens des art. 41 et 46, al. 2, de la loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie (LEne)¹² qui ont été conclues avec l'exploitant des installations.

³ Les exploitants ayant pris un engagement de réduction peuvent s'associer en groupements d'émission. Un groupement d'émission a les mêmes droits et les mêmes obligations qu'un exploitant ayant pris un engagement de réduction individuellement.

⁴ Le Conseil fédéral règle:

- a. les exigences applicables aux engagements de réduction;
- b. la délimitation entre les activités commerciales visées à l'al. 1, let. a, et les autres activités;
- c. les activités de droit public qui permettent la prise d'un engagement de réduction;
- d. la mesure dans laquelle les exploitants d'installations à faible taux d'émission de gaz à effet de serre peuvent définir l'étendue de l'engagement de réduction au moyen d'un modèle simplifié;
- e. les cas où des attestations internationales peuvent être remises pour respecter l'engagement de réduction.

⁵ À la demande de l'exploitant, la Confédération peut également tenir compte des réductions d'émissions réalisées hors des unités de production de celui-ci grâce à des mesures qu'il a prises.

Art. 37 Prestations de remplacement en cas de non-respect de l'engagement de réduction

¹ Les exploitants d'installations doivent verser à la Confédération une prestation de remplacement s'ils n'ont pas respecté leur engagement de réduction:

- a. durant trois années consécutives;
- b. durant plus de la moitié des années sur lesquelles porte l'engagement de réduction, ou
- c. en 2030.

¹² RS 730.0

§

² La prestation de remplacement s'élève à 30 % de la taxe sur le CO₂ qui leur a été remboursée pour les années durant lesquelles l'engagement de réduction n'a pas été respecté. Elle est exonérée d'intérêts. Si deux des critères énoncés à l'al. 1 sont remplis, elle s'élève à 50 %. Si les trois critères sont remplis, elle s'élève à 100 %.

³ Des droits d'émission correspondant aux tonnes d'éq.-CO₂ émises en excédent doivent être remis à la Confédération l'année civile suivante.

Section 3**Remboursement de la taxe sur le CO₂ aux exploitants d'installations CCF****Art. 38** Exploitants d'installations CCF

¹ Sur demande, la taxe sur le CO₂ est remboursée entièrement ou partiellement aux exploitants d'installations CCF qui ne participent pas au SEQE, qui ne se sont pas encore engagés à réduire leurs émissions en vertu de l'art. 21, al. 3, ou qui n'ont pas pris d'engagement de réduction en vertu de l'art. 36, lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- a. l'installation doit:
 1. être conçue pour produire principalement de la chaleur,
 2. présenter une puissance calorifique de combustion limitée, et
 3. remplir les exigences minimales d'ordre énergétique et écologique ainsi que les autres exigences minimales;
- b. l'exploitant doit s'engager à faire régulièrement rapport à la Confédération.

² Le Conseil fédéral fixe les exigences minimales applicables aux installations CCF.

Art. 39 Conditions applicables au remboursement et part remboursée

¹ La taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles est remboursée à hauteur de 60 % si l'exploitant démontre qu'ils ont été utilisés pour produire de l'électricité.

² Les 40 % restants sont remboursés si l'exploitant démontre qu'il a pris des mesures d'un montant équivalent en vue d'accroître l'efficacité énergétique de sa propre installation ou d'autres installations auxquelles son installation fournit de l'électricité ou de la chaleur.

³ Le Conseil fédéral règle les modalités.

§

Section 4
Remboursement de la taxe sur le CO₂ en cas d'utilisation à des fins non énergétiques**Art. 40**

Quiconque démontre qu'il n'a pas utilisé à des fins énergétiques des combustibles fossiles sur lesquels a été perçue la taxe sur le CO₂ peut demander le remboursement de celle-ci.

Section 5 **Autre droit applicable****Art. 41**

Sauf dispositions contraires de la présente loi et de ses ordonnances d'exécution, les législations suivantes s'appliquent:

- a. pour l'importation de charbon: la législation douanière;
- b. dans tous les autres cas: la législation sur l'imposition des huiles minérales.

Chapitre 5 **Taxe sur les billets d'avion****Art. 42** **Objet**

¹ En vue d'atteindre les objectifs de réduction des émissions prévus à l'art. 1, al. 1, la Confédération prélève une taxe d'incitation sur les billets d'avion remis par des entreprises de transport aérien à des passagers à bord d'un avion qui est propulsé par des agents énergétiques fossiles et dont les modalités de départ sont soumises au droit suisse (taxe sur les billets d'avion).

² Sont exemptés:

- a. les passagers:
 1. en transit ou en transfert,
 2. âgés de moins de deux ans sans siège attribué,
 3. chargés de la sûreté dans l'aviation (art. 21a de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation¹³);
- b. les vols militaires ou autres vols destinés à des fins souveraines;
- c. les vols effectués exclusivement à des fins médicales impératives.

³ Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres exemptions.

Art. 43 **Personnes assujetties à la taxe**

¹ Sont assujetties à la taxe les entreprises de transport aérien.

¹³ RS 748.0

§

² Si l'entreprise de transport aérien ne remplit pas ses obligations ou si elle ne peut pas être identifiée moyennant un effort raisonnable, sont également assujettis l'exploitant et le propriétaire de l'aéronef. Dans ce cas, l'entreprise de transport aérien, l'exploitant de l'aéronef et le propriétaire de l'aéronef répondent solidairement.

³ Les entreprises de transport aérien qui ont leur siège à l'étranger doivent désigner un domicile de notification en Suisse.

⁴ Les art. 10 et 11 Limpmin¹⁴ sont en outre applicables à la succession fiscale et à la responsabilité solidaire.

Art. 44 Montant de la taxe

¹ La taxe sur les billets d'avion est, par billet, d'au minimum 30 francs et d'au maximum 120 francs.

² Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur les billets d'avion dans la fourchette définie à l'al. 1 et, le cas échéant, en fonction de la classe et de la distance parcourue, de sorte que la perception de la taxe et ses effets sur les passagers aient un effet incitatif permettant d'atteindre les objectifs de réduction des émissions prévus à l'art. 1, al. 1. Il tient compte des effets sur le climat du trafic aérien provoqués par les entreprises de transport aérien assujetties à la taxe ainsi que des taxes convenues au plan international.

³ Le Conseil fédéral peut tenir compte de manière appropriée des mesures visant une réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre prises par les entreprises de transport aérien lorsqu'il fixe le montant de la taxe pour ces entreprises.

⁴ La taxe doit être indiquée dans les offres de vol et sur les billets d'avion.

⁵ Les offres de vol doivent indiquer les émissions probablement causées par le vol en question en équivalents CO₂.

Art. 45 Naissance et exigibilité

La créance relative à la taxe sur les billets d'avion prend naissance et devient exigible au moment du départ.

Art. 46 Déclaration de taxation

¹ Les personnes assujetties remettent tous les trimestres une déclaration de taxation à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). La déclaration est remise dans les 30 jours qui suivent la fin du trimestre. À la demande de l'entreprise de transport aérien assujettie et pour de justes motifs, l'OFEV accorde d'autres périodes de décompte. Le Conseil fédéral fixe les conditions et définit les indications nécessaires.

² La déclaration de taxation est contraignante pour la personne assujettie qui l'a remise et sert à fixer le montant de la taxe. Le résultat d'un contrôle officiel est réservé.

¹⁴ RS 641.61

§

Art. 47 Décision de taxation, délai de paiement, intérêt moratoire

¹ L'OFEV fixe le montant de la taxe sur la base de la déclaration de taxation et notifie sa décision de taxation aux personnes assujetties.

² Le délai de paiement est de 30 jours.

³ En cas de retard de paiement, un intérêt moratoire est dû sans sommation. Le Département fédéral des finances en fixe le taux.

Art. 48 Sûretés, perception subséquente et demande de restitution, prescription

Les art. 23 à 25 et 37 Limpmin¹⁵ sont applicables aux sûretés, à la perception subséquente, à la demande de restitution et à la prescription de la taxe sur les billets d'avion. L'OFEV est l'autorité d'exécution.

Chapitre 6 Taxe sur l'aviation générale**Art. 49** Objet

¹ En vue d'atteindre les objectifs de réduction des émissions prévus à l'art. 1, al. 1, la Confédération prélève une taxe d'incitation sur les vols en partance n'entrant pas dans le champ d'application de la taxe sur les billets d'avion et réalisés avec un avec un aéronef dont la masse maximale autorisée au décollage dépasse 5700 kg, qui est propulsé par des agents énergétiques fossiles et dont les modalités de départ sont soumises au droit suisse (taxe sur l'aviation générale).

² Elle ne prélève pas de taxe sur:

- a. les vols exclus du champ d'application de la taxe sur les billets d'avion en vertu de l'art. 42, al. 2 et 3;
- b. les vols de formation;
- c. les vols cargo;
- d. les vols d'usine et le travail aérien;
- e. les vols pour lesquels le carburant est soumis à l'impôt sur les huiles minérales.

³ Le Conseil fédéral peut prévoir d'autres exceptions à la taxe sur l'aviation générale.

⁴ Lors de la fixation du montant de la taxe, le Conseil fédéral peut tenir compte de manière appropriée des mesures prises par les exploitants et les détenteurs d'aéronefs qui permettent une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre.

¹⁵ RS 641.61

§**Art. 50** Personnes assujetties à la taxe

¹ Sont assujettis à la taxe les exploitants d'aéronefs dont les aéronefs sont utilisés pour réaliser les vols visés à l'art. 49, al. 1.

² Si l'exploitant de l'aéronef ne remplit pas ses obligations ou s'il ne peut pas être identifié moyennant un effort raisonnable, est également assujetti le propriétaire de l'aéronef. Dans ce cas, l'exploitant de l'aéronef et le propriétaire de l'aéronef répondent solidairement.

³ Les art. 10 et 11 Limpmin¹⁶ sont en outre applicables à la succession fiscale et à la responsabilité solidaire.

Art. 51 Montant de la taxe, naissance et exigibilité

¹ La taxe sur l'aviation générale s'élève par vol en partance au minimum à 500 francs et au maximum à 3000 francs.

² Le Conseil fédéral fixe le montant de la taxe sur l'aviation générale dans les limites définies à l'al. 1. Il prend en considération en particulier la masse maximale autorisée au décollage, la distance parcourue et la compétitivité des aérodromes.

³ La créance relative à la taxe sur l'aviation générale prend naissance et devient exigible au moment du départ.

Art. 52 Procédure

¹ Les art. 46 à 48 s'appliquent par analogie à la taxe sur l'aviation générale. Le Conseil fédéral peut prévoir des allègements.

² Le Conseil fédéral peut prévoir que les personnes assujetties:

- a. remettent une déclaration avant la naissance et l'exigibilité de la créance;
- b. effectuent à l'avance un versement à hauteur de la créance.

Chapitre 7**Fonds pour le climat et répartition du produit de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale****Art. 53** Fonds pour le climat

¹ Le Conseil fédéral constitue un fonds spécial au sens de l'art. 52 de la loi du 7 octobre 2005 sur les finances de la Confédération¹⁷ (Fonds pour le climat) et y verse une part des revenus mentionnés aux al. 2 et 3. Ce fonds n'est pas juridiquement indépendant et tient une comptabilité propre.

² Un tiers du produit de la taxe sur le CO₂, mais au plus 450 millions de francs par an, et moins de la moitié du produit de la taxe sur les billets d'avion et du produit de

¹⁶ RS 641.61

¹⁷ RS 611.0

§

la taxe sur l'aviation générale sont affectés à des mesures visant à réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre.

³ Le produit de la mise aux enchères de droits d'émission prévue aux art. 26, al. 2, et 27, al. 2, la moitié du produit des prestations de remplacement visées à l'art. 19 et le produit des prestations de remplacement visées aux art. 29, 32 et 37 sont affectés à prévenir les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui pourraient résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. L'autre moitié du produit des prestations de remplacement visées à l'art. 19 est versée au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

⁴ Les avoirs du Fonds pour le climat sont utilisés en tenant compte de l'efficacité des mesures. Une promotion appropriée de la recherche et de l'innovation doit être garantie, en particulier dans le domaine de l'aviation. Les avoirs ne peuvent servir à financer des mesures prises en vertu d'autres actes législatifs spéciaux.

⁵ Le Fonds pour le climat est administré par le DETEC. Les services compétents reçoivent les moyens requis pour pouvoir effectuer les paiements nécessaires dans le cadre de leurs compétences en matière d'exécution.

⁶ L'Administration fédérale des finances assure le placement des ressources du Fonds pour le climat.

⁷ Un endettement du Fonds pour le climat n'est pas autorisé.

⁸ Le Fonds pour le climat constitue des réserves appropriées. Les avoirs du fonds qui dépassent le montant approprié des réserves sont redistribués à la population et aux milieux économiques conformément à l'art. 60. Le Conseil fédéral règle les modalités.

Art. 54 Comptes du fonds, retraits et planification financière

¹ L'Assemblée fédérale fixe par arrêté fédéral simple pour une période de quatre ans le plafond d'utilisation des revenus affectés définis à l'art. 53, al. 2 et 3.

² Le Conseil fédéral soumet chaque année à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'utilisation des moyens.

Art. 55 Réduction des émissions de CO₂ des bâtiments

¹ Le Fonds pour le climat est utilisé pour des mesures de réduction à long terme des émissions de CO₂ des bâtiments, y compris des mesures visant à réduire la consommation d'électricité au cours des mois d'hiver, tout au plus dans la mesure des moyens issus de la taxe sur le CO₂ investis dans le Fonds pour le climat. La Confédération accorde à cet effet aux cantons des contributions globales pour les mesures visées aux art. 47, 48 et 50 LEn¹⁸.

² La Confédération consacre chaque année 60 millions de francs, issus des moyens prévus à l'al. 1 et des contributions globales aux cantons non utilisées, notamment au financement des mesures suivantes:

§

- a. planifications énergétiques territoriales cantonales, régionales et communales pour les sources d'énergie renouvelable;
- b. projets d'utilisation directe de la géothermie pour la production de chaleur;
- c. remplacement des chauffages à combustibles fossiles et des chauffages électriques fixes à résistance par une production de chaleur au moyen d'énergies renouvelables;
- d. résolution des problèmes de liquidités découlant, dans des cas particuliers, de l'art. 10, grâce à la garantie et à la standardisation de solutions de contracting énergétique destinées à stimuler les offres sur le marché pour de plus petits bâtiments;
- e. couverture des risques liés aux investissements dans la construction et l'extension de réseaux thermiques et de l'installation de production de chaleur afférente, qui sont alimentés par des énergies renouvelables et des rejets thermiques;
- f. couverture des risques à long terme liés aux investissements dans des mesures de modernisation des bâtiments respectueuses du climat;
- g. installation d'infrastructures de recharge dans les immeubles d'habitation;
- h. installations servant à produire des gaz renouvelables.

³ Le Conseil fédéral fixe les critères et les modalités du soutien ainsi que le montant annuel maximum des aides financières. Il tient compte, ce faisant, de la situation économique de l'espace rural et des régions de montagne.

⁴ Les contributions globales sont allouées conformément à l'art. 52 LEne en tenant compte des particularités suivantes:

- a. en complément des dispositions de l'art. 52 LEne, les contributions globales sont allouées uniquement aux cantons qui se sont dotés de programmes dans au moins deux des trois domaines ci-après et qui garantissent une mise en œuvre harmonisée:
 1. assainissement énergétique des enveloppes des bâtiments ou assainissement globaux,
 2. assainissement des installations techniques, en particulier le remplacement des chauffages utilisant des énergies fossiles et des chauffages électriques fixes à résistance,
 3. nouvelles constructions de remplacement;
- b. en dérogation à l'art. 52, al. 1, LEne, les contributions globales sont réparties entre une contribution de base par habitant et une contribution complémentaire; la contribution complémentaire ne doit pas représenter plus du triple du crédit annuel accordé par le canton à la réalisation de son programme; la contribution de base par habitant s'élève à 30 % au plus des moyens à disposition.

⁵ Si les moyens destinés aux utilisations selon les art. 56 et 57 ne sont pas entièrement utilisés, ils peuvent être consacrés pour renforcer les utilisations selon l'al. 2 et la contribution complémentaire selon l'al. 4, let. b.

§

Art. 56 Encouragement des technologies visant à réduire les gaz à effet de serre

¹ La Confédération utilise les moyens du Fonds pour le climat pour cautionner des prêts accordés à des entreprises lorsque ceux-ci sont destinés à assurer le développement et la commercialisation d'installations et de procédés destinés:

- a. à réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- b. à permettre l'utilisation d'énergies renouvelables, ou
- c. à promouvoir l'utilisation économe des ressources naturelles.

² La Confédération cautionne uniquement des prêts accordés à des entreprises créatrices de valeur en Suisse.

³ Les cautionnements sont octroyés pour une durée de 10 ans au plus.

Art. 57 Autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre

¹ D'autres mesures qui soutiennent la réalisation des objectifs visés à l'art. 1, al. 1, ou qui contribuent à l'objectif de réduction visé à l'art. 3, al. 3, peuvent être financées par le Fonds pour le climat.

² Sur les moyens du Fonds pour le climat, un montant ne pouvant pas excéder celui issu de la taxe sur les billets d'avion et versé au Fonds pour le climat peut être utilisé pour des mesures visant à réduire de manière contraignante, efficace, innovante et directe les répercussions du transport aérien sur le climat. Le Conseil fédéral peut conclure des accords *ad hoc* avec la branche.

³ Les cantons, les communes ou leurs plates-formes peuvent bénéficier d'aides financières du Fonds pour le climat, à hauteur de 25 millions de francs par an au plus, pour des projets visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

⁴ Les entreprises de transport public peuvent bénéficier d'aides financières du Fonds pour le climat, à hauteur de 30 millions de francs par an au plus, pour la promotion du transport ferroviaire transfrontalier de personnes, y compris par trains de nuit.

⁵ Si les mesures financées génèrent un bénéfice, la Confédération verse sa part au Fonds pour le climat.

⁶ Le Conseil fédéral fixe les critères et les modalités du soutien ainsi que le montant annuel maximum des aides financières.

Art. 58 Mesures visant à prévenir les dommages

¹ La Confédération utilise le Fonds pour le climat pour financer des mesures visant à prévenir les dommages aux personnes ou aux biens d'une valeur considérable qui peuvent résulter de l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, à hauteur des moyens disponibles en vertu de l'art. 53, al. 3.

² Le Conseil fédéral peut prévoir que les moyens non épuisés soient consacrés aux fins prévues aux art. 55, al. 2, 56 ou 57.

³ Il fixe les critères et les modalités du soutien ainsi que le montant annuel maximum des aides financières.

§**Art. 59** Évaluation

Tous les quatre ans, le Conseil fédéral rend compte à l'Assemblée fédérale de l'évolution du Fonds pour le climat.

Art. 60 Redistribution à la population et aux milieux économiques

¹ La part du produit de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale qui n'est pas versée au Fonds pour le climat au titre de l'art. 53, al. 2, est répartie entre la population et les milieux économiques en fonction des montants qu'elles ont versés.

² La part revenant à la population est répartie de façon égale entre toutes les personnes physiques. Le Conseil fédéral règle les modalités et la procédure de redistribution. Il peut charger les cantons, des corporations de droit public ou des personnes privées de procéder à la redistribution, en les indemnisant en conséquence.

³ La part revenant aux milieux économiques est versée aux employeurs par l'intermédiaire des caisses de compensation AVS. Ce versement se fait sur la base de la masse salariale décomptée par l'employeur et jusqu'à concurrence du gain maximal assuré dans l'assurance-accidents obligatoire au sens de l'art. 3, al. 2, de la loi du 25 juin 1982 sur l'assurance-chômage¹⁹. Les caisses de compensation AVS sont indemnisées en conséquence.

⁴ Aucune part du produit de la taxe sur le CO₂ n'est versée:

- a. aux exploitants d'installations ayant pris un engagement de réduction en vertu de l'art. 21, al. 3;
- b. aux exploitants d'installations ayant pris un engagement de réduction au sens de l'art. 36, et
- c. aux exploitants d'installations CCF au sens de l'art. 38.

Art. 61 Calcul du produit de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale

Le produit de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale se compose des recettes, déduction faite des frais d'exécution.

Chapitre 8 Exécution et encouragement**Art. 62** Exécution

¹ Le Conseil fédéral exécute la présente loi, sous réserve de l'al. 2.

² Les cantons exécutent l'art. 8 (réduction selon l'état de la technique) et les art. 9 et 10 (prescriptions concernant les bâtiments), dans la mesure où ils sont compétents pour délivrer le permis de construire correspondant.

¹⁹ RS 837.0

§

³ Le Conseil fédéral peut confier certaines tâches aux cantons ou à des organisations privées.

⁴ Il règle la procédure d'exécution des prestations de remplacement.

⁵ Dans le cadre de l'application de traités internationaux relatifs à un couplage de systèmes d'échange de quotas d'émission, il peut:

- a. édicter des prescriptions sur les modalités d'exécution de tâches déléguées à la Suisse;
- b. déléguer certaines tâches à des autorités étrangères ou internationales.

⁶ L'OFEV est l'organe fédéral responsable de la protection du climat. Il peut confier certaines tâches relatives à l'exécution de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale aux exploitants d'aérodromes.

⁷ Les autorités d'exécution s'assistent mutuellement dans l'exécution de la présente loi.

Art. 63 Dispositions d'exécution

¹ Le Conseil fédéral édicte les dispositions d'exécution.

² L'OFEV édicte des prescriptions sur la forme que doivent revêtir les demandes, les notifications et les rapports. Il peut ordonner que les données soient traitées de manière électronique. Dans ce cas, il précise notamment les exigences applicables en matière d'interopérabilité des systèmes informatiques et de sécurité des données.

Art. 64 Obligation de renseigner

¹ Les renseignements nécessaires à l'exécution de la présente loi doivent être fournis aux autorités fédérales.

² Sont notamment tenus de fournir des renseignements:

- a. les exploitants d'installations visés aux art. 21 et 23;
- b. les exploitants d'aéronefs visés à l'art. 22;
- c. les personnes assujetties à la taxe en vertu des art. 35, 43 et 50;
- d. les exploitants d'installations ayant pris un engagement de réduction conformément à l'art. 36;
- e. les exploitants d'installations CCF visés à l'art. 38;
- f. les personnes qui déposent une demande de remboursement de la taxe sur le CO₂ en vertu de l'art. 40.

³ Les documents nécessaires doivent être mis gratuitement à la disposition des autorités fédérales, et celles-ci doivent pouvoir accéder aux locaux des entreprises pendant les heures de travail ordinaires.

Art. 65 Vérification de l'atteinte des objectifs

L'OFEV vérifie si les objectifs visés à l'art. 3 sont atteints. Il tient à cet effet un inventaire des gaz à effet de serre.

§**Art. 66** Évaluation des risques financiers liés au climat

¹ L'Autorité fédérale de surveillance des marchés financiers (FINMA) évalue périodiquement les risques financiers microprudentiels résultant du changement climatique.

² La Banque nationale suisse (BNS) évalue périodiquement les risques financiers macroprudentiels résultant du changement climatique.

³ La FINMA et la BNS font régulièrement rapport sur les résultats.

Art. 67 Évaluation

¹ Le Conseil fédéral évalue périodiquement:

- a. l'efficacité et la rentabilité des mesures prévues par la présente loi;
- b. la nécessité de prendre des mesures supplémentaires.

² Il tient compte notamment de l'évolution des principaux facteurs ayant une incidence sur le climat, tels que la croissance démographique, la croissance économique et l'augmentation du trafic.

³ Il fait régulièrement rapport à l'Assemblée fédérale.

Art. 68 Information et formation

¹ Dans la limite des crédits ouverts, la Confédération peut allouer des aides financières à la formation et la formation continue des personnes qui exercent des activités en lien avec la protection du climat. Le cas échéant, le Conseil fédéral détermine des critères applicables au calcul et à l'allocation de ces aides.

² Les autorités informent le public des mesures de prévention prises dans le cadre de la protection du climat; en outre, elles conseillent les communes, les entreprises et les consommateurs sur les mesures de protection du climat.

Chapitre 9 Assistance administrative et protection des données**Art. 69** Assistance administrative

¹ Lorsque l'OFEV en fait la demande, les autorités suivantes lui fournissent les informations et les données personnelles nécessaires à l'exécution, l'évaluation et l'établissement de statistiques:

- a. l'Office fédéral de l'énergie;
- b. l'Office fédéral des transports;
- c. l'Office fédéral des routes;
- d. l'Office fédéral du développement territorial;
- e. l'Office fédéral de l'aviation civile;
- f. l'Administration fédérale de douanes (AFD);
- g. les cantons et les communes.



² Le Conseil fédéral détermine les informations et données personnelles nécessaires à l'exécution, à l'évaluation et aux analyses statistiques.

Art. 70 Traitement des données personnelles

¹ Les autorités fédérales compétentes peuvent traiter des données personnelles, y compris des données sensibles concernant des poursuites ou sanctions pénales ou administratives, aux fins définies par la présente loi.

² Elles peuvent conserver ces données sous forme électronique.

³ Le Conseil fédéral détermine les catégories de données personnelles dont le traitement est autorisé ainsi que la durée de leur conservation.

Chapitre 10 Dispositions pénales

Art. 71 Soustraction de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion ou de la taxe sur l'aviation générale

¹ Quiconque, intentionnellement, se procure ou procure à un tiers un avantage illicite, notamment en soustrayant la taxe sur le CO₂, la taxe sur les billets d'avion ou la taxe sur l'aviation générale, ou obtient de manière illicite un remboursement de la taxe sur le CO₂ est puni d'une amende pouvant atteindre le triple de la valeur de l'avantage illicite.

² La tentative est punissable.

³ Quiconque obtient un avantage illicite par négligence, pour lui ou pour un tiers, est puni d'une amende pouvant atteindre la valeur de l'avantage illicite.

Art. 72 Mise en péril de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion ou de la taxe sur l'aviation générale

¹ À moins que l'acte ne soit réprimé par une autre disposition prévoyant une peine plus élevée, est puni d'une amende quiconque, intentionnellement ou par négligence:

- a. omet, en violation de la loi, de se déclarer assujetti à la taxe (art. 35, 43, 46, 50 et 52 en lien avec 46);
- b. ne tient, n'établit, ne conserve ou ne produit pas dûment les livres de comptes, pièces justificatives, papiers d'affaires et autres documents requis, ou ne remplit pas son obligation de renseigner;
- c. en déposant une demande de remboursement de la taxe sur le CO₂, ou en tant que tiers astreint à fournir des renseignements, fait de fausses déclarations, dissimule des faits importants ou présente des pièces justificatives fausses à l'appui de tels faits;
- d. omet de déclarer ou déclare de façon inexacte des données et des biens déterminants pour la perception de la taxe;

§

- e. indique, dans des factures ou d'autres documents, une taxe sur le CO₂, une taxe sur les billets d'avion ou une taxe sur l'aviation générale qui n'a pas été payée ou une taxe d'un montant différent, ou
- f. complique, entrave ou empêche l'exécution réglementaire d'un contrôle.

² Dans les cas graves ou en cas de récidive, il peut être prononcé une amende pouvant atteindre 30 000 francs, voire la valeur de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion ou de la taxe sur l'aviation générale mise en péril si la taxe concernée représente un montant plus élevé.

Art. 73 Fausses déclarations concernant les véhicules

¹ Quiconque fait intentionnellement de fausses déclarations pour le calcul de la valeur cible spécifique et des émissions moyennes de CO₂ au sens des art. 16 et 18 est puni d'une amende de 30 000 francs au plus.

² Si l'auteur agit par négligence, la peine est une amende.

Art. 74 Relation avec la loi fédérale sur le droit pénal administratif

¹ Les infractions sont poursuivies et jugées conformément à la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif²⁰.

² L'autorité de poursuite et de jugement est:

- a. l'AFD, pour les infractions concernant la taxe sur le CO₂ visées aux art. 71 et 72;
- b. l'OFEV, pour les infractions concernant la taxe sur les billets d'avion ou la taxe sur l'aviation générale visées aux art. 71 et 72 et pour celles visées à l'art. 75;
- c. l'OFEN, pour les infractions visées à l'art. 73.

³ Si l'acte constitue à la fois une infraction concernant la taxe sur le CO₂ visée à l'art. 71 ou 72 et une infraction à la législation douanière ou à d'autres dispositions fédérales en matières de taxes réprimées par l'AFD, la peine est celle qui sanctionne l'infraction la plus grave; elle est augmentée dans une juste proportion.

Art. 75 Autres infractions

Est puni d'une amende de 30 000 francs au plus quiconque, intentionnellement ou par négligence:

- a. fournit des indications fausses, inexactes ou incomplètes en vue de la délivrance d'attestations au sens de l'art. 5;
- b. enfreint l'obligation de participer au sens de l'art. 21, al. 1, ou 22, al. 1;
- c. enfreint l'obligation de faire rapport au sens de l'art. 28 ou remet des rapports faux ou incomplets.



Chapitre 11 Dispositions finales

Section 1 Abrogation et modification d'autres actes

Art. 76

L'abrogation et la modification d'autres actes sont réglées en annexe.

Section 2 Dispositions transitoires

Art. 77 Report des droits d'émission, des certificats de réduction des émissions et des attestations non utilisés

¹ Les droits d'émission qui n'ont pas été utilisés entre 2013 et 2020 peuvent être reportés sans limitation sur la période allant de 2021 à 2030.

² Le Conseil fédéral peut prévoir que les certificats de réduction des émissions imputables qui n'ont pas été utilisés entre 2013 et 2020 peuvent être reportés en volume limité sur la période allant de 2021 à 2030.

³ Les attestations qui ont été délivrées pour des projets et des programmes de réduction des émissions réalisés en Suisse ainsi que pour des engagements de réduction, mais qui n'ont pas été utilisés entre 2013 et 2020, peuvent être utilisés pendant la période allant de 2021 à 2025 en tant qu'attestations nationales.

Art. 78 Perception et remboursement de la taxe sur le CO₂ et redistribution du produit

¹ En ce qui concerne les combustibles fossiles qui ont été mis à la consommation et en libre pratique douanière avant l'entrée en vigueur de la présente loi, la taxe sur le CO₂ est perçue et remboursée selon l'ancien droit.

² Le produit de la taxe sur le CO₂ perçue avant l'entrée en vigueur de la présente loi est redistribué à la population et aux entreprises selon l'ancien droit.

Art. 79 Engagement de réduction

¹ La taxe sur le CO₂ est provisoirement remboursée aux entreprises qui ont pris un engagement de réduction entre 2013 et fin 2020 et qui souhaitent le reconduire sans interruption à partir de 2021, jusqu'à ce qu'elles aient pris un nouvel engagement de réduction contraignant au sens de l'art. 36.

² Si l'engagement de réduction n'a pas été conclu en 2023 au plus tard, la taxe sur le CO₂ provisoirement remboursée doit être reversée à Confédération.

Art. 80 Perception de la taxe sur les billets d'avion

Si le billet d'avion est remis avant l'entrée en vigueur de la présente loi et que le départ a lieu après son entrée en vigueur, la taxe sur le billet d'avion n'est perçue que si le départ a lieu plus d'un an après cette entrée en vigueur.

§**Art. 81** Suppression du fonds de technologie

Le fonds de technologie visé à l'art. 35 de la loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂²¹ est supprimé et les moyens affectés à ce fonds, ainsi que les droits et les obligations qui y sont liés, sont transférés au Fonds pour le climat prévu à l'art. 53. Le Conseil fédéral fixe la date du transfert et en règle les modalités. Jusqu'à cette date, les dispositions en vigueur relatives au fonds de technologie restent applicables.

Art. 82 Mesures techniques de réduction des émissions de CO₂ pour les bâtiments

Les prescriptions visées à l'art. 10, al. 1 à 4, s'appliquent à partir de 2026 aux cantons qui, d'ici à l'entrée en vigueur de la présente loi, ont mis en œuvre la section F du module de base du Modèle de prescriptions énergétiques des cantons du 9 janvier 2015 ou une réglementation plus stricte concernant la part d'énergie renouvelable lors du remplacement d'un chauffage.

Art. 83 Plafond d'utilisation des revenus affectés

Jusqu'au premier arrêté simple relatif aux plafonds adopté en vertu de l'art. 54, al. 1, mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2024, le Conseil fédéral fixe chaque année le plafond d'utilisation des revenus affectés en vertu de l'art. 53, al. 2 et 3.

Art. 84 Contributions globales aux cantons non épuisées

Le produit de la taxe sur le CO₂, qui a été distribué aux cantons pour la réduction des émissions de CO₂ des bâtiments conformément à la législation actuelle (art. 34 de la loi sur le CO₂ du 23 décembre 2011²²), mais n'a pas été épuisé par les cantons après l'entrée en vigueur de la présente loi, sera transféré vers le Fonds sur le climat (art. 53).

Section 3 Coordination**Art. 85** Loi sur le CO₂

À l'entrée en vigueur de l'art. 35d de la Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement²³ (annexe, ch. II/2), les dispositions ci-après de la présente loi sur le CO₂ sont modifiées comme suit:

Art. 17, al. 2

² Le biogaz doit répondre aux exigences de l'art. 35d LPE²⁴.

²¹ RO 2012 6989

²² RO 2012 6989, 2017 6839

²³ RS 814.01

²⁴ RS 814.01



Art. 18, al. 3

³ Les carburants synthétiques doivent répondre aux exigences de l'art. 35d LPE²⁵.

Art. 30, al. 1, let. b, et 3, 3^e phrase

¹ Quiconque met des carburants fossiles à la consommation au sens de la Limpin²⁶ doit compenser une partie des émissions de CO₂ que génère leur utilisation énergétique de la manière suivante:

- b. par la mise à la consommation de carburants renouvelables au sens de l'art. 7, al. 9, LPE²⁷.

³ ... Pour ce qui est des carburants renouvelables, seules les compensations nettes sont imputables.

Art. 86 Loi sur la protection de l'environnement

1. Quel que soit l'ordre dans lequel la modification du 27 septembre 2019²⁸ de la LPE²⁹ et la présente modification de la LPE (annexe, ch. II/2) entrent en vigueur, à l'entrée en vigueur du dernier des deux actes ou à leur entrée en vigueur simultanée, la disposition ci-après a la teneur suivante:

Titre précédent l'art. 35d

Chapitre 7 Mise sur le marché de matières premières et de produits

Section 1 Biocarburants et biocombustibles

Art. 41, al. 1

¹ La Confédération exécute les art. 12, al. 1, let. e (prescriptions sur les combustibles et carburants), 26 (contrôle autonome), 27 (information du preneur), 29 (prescriptions sur les substances), 29a à 29h (utilisation d'organismes), 30b, al. 3 (caisse de compensation relative à la consigne), 30f et 30g (importation et exportation de déchets), 31a, al. 2, et 31c, al. 3 (mesures de la Confédération relatives à l'élimination des déchets), 32a^{bis} (taxe d'élimination anticipée), 32e, al. 1 à 4 (taxe pour le financement des mesures), 35a à 35c (taxes d'incitation), 35d (mise sur le marché de biocarburants et de biocombustibles), 35e à 35h (bois et produits dérivés du bois et autres matières premières ou produits), 39 (prescriptions d'exécution, accords internationaux et collaboration avec les organisations), 40 (mise sur le marché d'installations fabriquées en série) et 46, al. 3 (renseignements sur les substances et les organismes); les cantons peuvent être appelés à coopérer à l'exécution de certaines tâches.

²⁵ RS 814.01

²⁶ RS 641.61

²⁷ RS 814.01

²⁸ FF 2019 6263

²⁹ RS 814.01

§

2. À l'entrée en vigueur de l'art. 35d LPE (annexe, ch. II/2), la précédente disposition de coordination (ch. I) a la teneur suivante:

Titre précédent l'art. 35d

Chapitre 7 Mise sur le marché de matières premières et de produits**Section 1 Carburants et combustibles renouvelables**

Art. 41, al. 1

¹ La Confédération exécute les art. 12, al. 1, let. e (prescriptions sur les combustibles et carburants), 26 (contrôle autonome), 27 (information du preneur), 29 (prescriptions sur les substances), 29a à 29h (utilisation d'organismes), 30b, al. 3 (caisse de compensation relative à la consigne), 30f et 30g (importation et exportation de déchets), 31a, al. 2, et 31c, al. 3 (mesures de la Confédération relatives à l'élimination des déchets), 32a^{bis} (taxe d'élimination anticipée), 32e, al. 1 à 4 (taxe pour le financement des mesures), 35a à 35c (taxes d'incitation), 35d (mise sur le marché de carburants et de combustibles renouvelables), 35e à 35h (bois et produits dérivés du bois et autres matières premières ou produits), 39 (prescriptions d'exécution, accords internationaux et collaboration avec les organisations), 40 (mise sur le marché d'installations fabriquées en série) et 46, al. 3 (renseignements sur les substances et les organismes); les cantons peuvent être appelés à coopérer à l'exécution de certaines tâches.

Section 4 Référendum et entrée en vigueur

Art. 87

¹ La présente loi est sujette au référendum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur, sous réserve de l'al. 3.

³ L'art. 7, al. 9, le titre précédant l'art. 35d, l'art. 35d, l'art. 41, al. 1, l'art. 60, al. 1, let. s, l'art. 61a, titre et al. 2 à 4, et l'art. 62, al. 2, de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement³⁰ (annexe, ch. II/2) entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.



Annexe
(art. 76)

Abrogation et modification d'autres actes

I

La loi du 23 décembre 2011 sur le CO₂³¹ est abrogée.

II

Les actes mentionnés ci-après sont modifiés comme suit:

1. Loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales³²

Art. 48, al. 1^{bis}, 2 et 2^{bis}

^{1bis} À partir du 1^{er} janvier 2026, le remboursement de l'impôt au sens de l'art. 18, al. 1^{bis}, est supprimé pour les véhicules utilisés par les entreprises de transport de trafic local concessionnaires de la Confédération.

² En dehors du trafic local, l'impôt ne peut être remboursé à partir du 1^{er} janvier 2030 aux entreprises de transport concessionnaires de la Confédération conformément à l'art. 18, al. 1^{bis}, que si lesdites entreprises démontrent qu'il n'est pas possible, pour des raisons liées à la topographie, de remplacer le matériel roulant utilisé pour les lignes concernées par des bus équipés d'un autre système de propulsion recourant à des sources d'énergie renouvelables et neutres du point de vue du CO₂.

^{2bis} Les recettes supplémentaires générées pour la Confédération du fait de la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales sont affectés à la promotion de technologies de propulsion neutres s'agissant des émissions de CO₂ et recourant à des sources d'énergie renouvelables pour les transports publics par la route.

³¹ RO 2012 6989, 2017 6825 6839, 2019 4327, 2020 1269 2743

³² RS 641.61

§

Annexe 1

Les spécifications des n° de tarif 2711.1110, 2711.1190 et 2711.1910 sont remplacées par les suivantes:

N° de tarif ³³	Désignation de la marchandise	Taux de l'impôt Fr.
2711.	Gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux:	
	– liquéfiés:	
1110	– – gaz naturel:	409.90
1190	– – – destiné à être utilisé comme carburant	2.10
	– – – autre	par 1000 l à 15 °C
	– – propane:	
...	– – autres:	
1910	– – – destiné à être utilisé comme carburant	par 1000 kg
	– – – – produits à partir de biomasse ou d'autres agents énergétiques renouvelables	409.90
	– – – – autres	par 1000 l à 15 °C
...		209.10

2. Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement³⁴

Remplacement d'un terme

Dans tout l'acte, «Office» est remplacé par «OFEV».

Art. 7, al. 9 et 10

⁹ Par carburants renouvelables, on entend les carburants liquides ou gazeux produits à partir de biomasse ou d'autres agents énergétiques renouvelables.

¹⁰ Par combustibles renouvelables, on entend les combustibles solides, liquides ou gazeux produits à partir de biomasse ou d'autres agents énergétiques renouvelables.

Art. 10c, al. 2

² L'autorité compétente consulte l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) lorsque la décision à prendre porte sur des raffineries, des usines d'aluminium, des centrales thermiques ou de grandes tours de refroidissement. Le Conseil fédéral peut étendre cette obligation à d'autres installations.

³³ RS 632.10 annexe

³⁴ RS 814.01



Titre précédant l'art. 35d

Chapitre 7

Mise sur le marché de carburants et combustibles renouvelables

Art. 35d

¹ Les carburants renouvelables ne peuvent être mis sur le marché que s'ils répondent aux critères écologiques. Le Conseil fédéral détermine ces critères. Il tient compte des réglementations et normes internationales comparables.

² Il peut prévoir des critères écologiques pour la mise sur le marché de combustibles renouvelables, à l'exception de l'éthanol destiné à la combustion.

³ Les carburants et combustibles renouvelables obtenus à partir de denrées alimentaires ou de fourrages, ou qui sont en concurrence directe avec la production de denrées alimentaires, ne peuvent pas être mis sur le marché.

Art. 39, titre et al. 3

Prescriptions d'exécution, accords internationaux et collaboration avec les organisations

³ Il peut adhérer à des organisations nationales ou internationales qui favorisent l'harmonisation ou la mise en œuvre de prescriptions environnementales ou collaborer avec des organisations de ce type.

Art. 41, al. 1

¹ La Confédération exécute les art. 12, al. 1, let. e (prescriptions sur les combustibles et carburants), 26 (contrôle autonome), 27 (information du preneur), 29 (prescriptions sur les substances), 29a à 29h (utilisation d'organismes), 30b, al. 3 (caisse de compensation relative à la consigne), 30f et 30g (importation et exportation de déchets), 31a, al. 2, et 31c, al. 3 (mesures de la Confédération relatives à l'élimination des déchets), 32a^{bis} (taxe d'élimination anticipée), 32e, al. 1 à 4 (taxe pour le financement des mesures), 35a à 35c (taxes d'incitation), 35d (mise sur le marché de carburants et combustibles renouvelables), 39 (prescriptions d'exécution, accords internationaux et collaboration avec les organisations), 40 (mise sur le marché d'installations fabriquées en série) et 46, al. 3 (renseignements sur les substances et les organismes); les cantons peuvent être appelés à coopérer à l'exécution de certaines tâches.

Art. 49, al. 3, 1^{re} phrase

³ Elle peut promouvoir le développement, la certification et la vérification d'installations et de procédés qui permettent dans l'intérêt public de réduire les atteintes à l'environnement. ...

§

Art. 60, al. 1, let. s

¹ Sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire celui qui, intentionnellement:

- s.³⁵ aura mis sur le marché des carburants ou combustibles renouvelables qui ne répondent pas aux exigences de l'art. 35*d*, ou qui aura fourni des indications fausses, inexactes ou incomplètes.

Art. 61a Infractions aux prescriptions sur les taxes d'incitation

¹ Quiconque, intentionnellement, élude une taxe au sens des art. 35*a*, 35*b* ou 35*b*^{bis}, en met en péril la perception ou procure à lui-même ou à un tiers un avantage fiscal illicite relatif à l'acquittement de cette taxe (exonération ou remboursement), est puni d'une amende pouvant atteindre le quintuple de l'avantage ou du montant de la taxe éludé ou mis en péril. En cas de négligence, la peine est une amende pouvant atteindre le triple de l'avantage ou du montant de la taxe éludé ou mis en péril. S'il n'est pas possible de chiffrer précisément le montant à acquitter au titre de la taxe, il est estimé.

² La tentative est punissable.

³ L'Administration fédérale des douanes (AFD) est l'autorité de poursuite et de jugement.

⁴ Si l'acte constitue à la fois une infraction au sens du présent article et une infraction à d'autres dispositions fédérales réprimées par l'AFD, la peine est celle qui sanctionne l'infraction la plus grave; elle peut être augmentée dans une juste proportion.

Art. 62, al. 2

² Les autres dispositions de la loi sur le droit pénal administratif s'appliquent en outre aux infractions visées à l'art. 61*a*.

3. Loi du 30 septembre 2016 sur l'énergie³⁶

Art. 41, al. 3 et 3^{bis}

³ Les consommateurs finaux doivent verser une prestation de remplacement s'ils ne respectent pas l'engagement fixé dans la convention d'objectif comme suit:

- a. trois années de suite;
- b. lors de plus de la moitié des années visées par l'engagement, ou
- c. au cours de la dernière année de l'engagement.

³⁵ L'art. 60, al. 1, let. r, est introduit par la modification du 27 septembre 2019 de la loi sur la protection de l'environnement (FF 2019 6263). Il n'est pas encore en vigueur.

³⁶ RS 730.0

§

^{3bis} La prestation de remplacement s'élève à 30 % du remboursement du supplément perçu sur le réseau pour les années lors desquelles l'engagement n'a pas été respecté. Elle ne doit pas porter intérêt. Si deux des critères visés à l'al. 3 sont remplis, la prestation de remplacement s'élève à 50 %. Si les trois critères sont remplis, elle s'élève à 100 %.

Art. 53, al. 2 et 3, let. a

² Les aides financières au titre des art. 47, 48 et 50 ne peuvent excéder 40 % des coûts imputables. Exceptionnellement, elles peuvent s'élever à 60 %. La dérogation est fonction de la qualité du projet concerné, de l'intérêt particulier qu'il représente pour la Confédération et de la situation financière du requérant. Les aides financières au titre de l'art. 49, al. 2, peuvent se monter à 100 % des coûts imputables au plus, mais ne peuvent excéder 50 % des coûts du projet.

³ Sont réputés coûts imputables:

- a. pour les aides financières au titre de l'art. 49, al. 2: les coûts non amortissables de techniques innovantes;