

Règles gérant l'imputation de réductions d'émissions issues de conventions d'objectifs dans le domaine des carburants

Exigences concernant les réductions d'émissions de CO₂

Les exigences suivantes constituent les conditions indispensables de l'entreprise pour avoir droit à une indemnisation.

- a) La réduction des émissions a un propriétaire juridique clairement défini.
- b) L'entreprise est membre de l'AEnEC depuis le 1^{er} novembre 2006 au plus tard et dispose d'une convention d'objectif relative à la réduction des émissions de CO₂ dans le domaine des carburants, auditée par la Confédération.
- c) Le calcul des réductions d'émissions s'effectue de la manière décrite ci-dessous.
- d) L'entreprise réduit les émissions de CO₂ durant la période 2006 à 2012 d'au moins 250 tonnes.
- e) La réduction des émissions est effectuée en Suisse.
- f) La réduction des émissions n'est revendiquée par aucune autre entreprise.
- g) La demande de l'entreprise est réalisable en tenant compte des risques techniques, financiers et juridiques.

Calcul des réductions d'émissions

Le scénario de référence pour les entreprises qui présentent une demande et pour **les véhicules utilitaires lourds (VULD), les véhicules utilitaires légers (VUL), les voitures de tourisme (VT) et les machines de chantiers (MC)** est déterminé de la manière suivante :

- L'année initiale pour le scénario de référence est 2005. Les mesures entreprises entre l'année initiale de la convention d'objectif et 2005 font partie du scénario de référence.
 - Sont valables toutes les mesures d'investissement qui ont une efficacité sur plusieurs années et qui ne doivent pas être reconduites chaque année. Il s'agit concrètement : du changement de véhicules, des mesures touchant l'infrastructure (par exemple bande de transports dans une carrière) et d'Eco-Drive.
 - Ne comptent pas comme mesures d'investissement, celles qui sont reconduites chaque année. Il s'agit concrètement : de l'emploi de biocarburants, de la détermination du tonnage RPLP (chargement et déchargement de poids lourds), de la modification du mode de transport (emploi du train, du bateau pour le transport), autres mesures (par exemple emploi d'huile spéciale).
- Les mesures sans investissement réalisées en 2005 ne font pas partie du scénario de référence. Les émissions de référence sont calculées comme si l'exploitation n'avait mis aucune mesure d'investissement en oeuvre en 2005. La raison pour cela est que ces mesures doivent être décidées et financées à nouveau chaque année et que par conséquent des variations introduites peuvent être supprimées.

Les émissions de référence pour les années 2006 à 2012 résultent du produit des émissions spécifiques de 2005 et des prestations de transports pour chaque année. Les émissions spécifiques sont à indiquer séparément pour chaque catégorie de véhicules :

- Pour les véhicules utilitaires lourds (VULD) g CO₂/tkm
- Pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et les voitures de tourisme (VT) g CO₂/km
- Pour les machines de chantiers (MC) g CO₂/th

- **Les émissions spécifiques en 2005 pour les véhicules utilitaires lourds** sont déterminées en cinq étapes :
 1. Détermination des valeurs absolues des émissions pour l'année 2005 basée sur le monitoring 2005.
 2. Calcul des émissions absolues pour l'année 2005 sans l'emploi de biocarburants. À cela, les quantités d'émissions suivantes sont à additionner : quantité de biocarburants utilisée (en litres) multipliée par le rapport entre le pouvoir calorifique inférieur du biocarburant utilisé et celui du diesel, multipliée par le facteur d'émissions de CO₂ du diesel.
 3. Calcul des émissions absolues pour l'année 2005 sans la détermination du tonnage RPLP et sans l'emploi de biocarburants. À cela, il faut additionner la valeur calculée sous 2) et l'additionner à celle de la feuille "mesures" de l'outil de monitoring (tableau 7, ligne "véhicules lourds"), pour autant que cette valeur soit positive.
 4. Détermination des capacités de transport pour l'année 2005 à partir de la somme des tkm des VULD du monitoring ainsi que des tkm par train et par bateau. Pour ces derniers, il faut prendre la valeur la plus basse parmi les suivantes : valeur de l'année initiale, de l'année 2005 ou de l'objectif fixé dans la convention d'objectif. La raison est que l'emploi du train ou du bateau est décidé chaque année. On pourrait admettre, comme pour les biocarburants, une valeur 0. Cependant pour une estimation prudente des émissions de références, on considère que la proportion par train et bateau n'est pas réduite au-dessous d'un minimum acceptable pour l'entreprise.
 5. Les émissions spécifiques se calculent à partir de la valeur déterminée sous 3) divisée par celle déterminée sous 4).

- **Les émissions spécifiques en 2005 pour les véhicules utilitaires légers et les voitures de tourisme** sont déterminées de manière analogue :
 1. Détermination des valeurs absolues des émissions pour l'année 2005 basée sur le monitoring 2005.
 2. Calcul des émissions absolues pour l'année 2005 sans l'emploi de biocarburants. À cela, les quantités suivantes d'émissions sont à additionner : quantité de biocarburants utilisée (en litres respectivement en m³) multipliée par le rapport entre le pouvoir calorifique inférieur du biocarburant utilisé et du carburant fossile utilisé, multipliée par le facteur d'émissions CO₂ du carburant fossile substitué.
 3. Détermination de la prestation des véhicules pour l'année 2005 à partir du monitoring, en kilométrage des VUL et VT.
 4. Les émissions spécifiques se calculent à partir de la valeur déterminée sous 2) divisées par celle déterminée sous 3).

- **les émissions spécifiques en 2005 pour les machines de chantiers** sont déterminées de manière analogue :
 1. Détermination des valeurs absolues des émissions pour l'année 2005 basée sur le monitoring 2005.
 2. Calcul des émissions absolues pour l'année 2005 sans l'emploi de biocarburants. À cela, les quantités d'émissions suivantes sont à additionner : quantité de biocarburants utilisée (en litres) multipliée par le rapport entre le pouvoir calorifique inférieur du biocarburant utilisé et celui du diesel, multipliée par le facteur d'émissions de CO₂ du diesel.
 3. Calcul de l'économie d'émissions d'autres mesures sans investissement (utilisation d'huiles spéciales) pour l'année 2005. Additionner cette économie à la valeur déterminée sous 2).

4. Détermination de la prestation des véhicules pour l'année 2005 à partir du monitoring en th des MC.
 5. Les émissions spécifiques se calculent à partir de la valeur déterminée sous 3) divisée par celle déterminée sous 4).
- Les pouvoirs calorifiques inférieurs et les facteurs d'émissions de CO₂ sont déterminés officiellement par l'AEnEC et la Confédération.

Les **réductions d'émissions de CO₂ pour les années 2006 et 2007** sont déterminées de la manière suivante :

1. Saisies des émissions réelles des VULD, VUL, VT et MC pour l'année considérée.
2. Ajouter à ces valeurs les émissions suivantes pour chaque année : la quantité de biogaz utilisée (en m³) multipliée par le rapport entre le pouvoir calorifique inférieur du biogaz et celui du gaz naturel, multipliée par le facteur d'émissions de CO₂ du gaz naturel, pour autant que le carburant soit prélevé du réseau de gaz ou pour autant que la part bio du carburant utilisé ne dépasse pas 10 % du gaz naturel substitué.
3. La réduction des émissions de CO₂ est obtenue par la différence entre les émissions de référence et la valeur déterminée sous 2) pour l'année considérée.

Les **réductions d'émissions de CO₂ pour les années et 2008 à 2012** sont déterminées comme suit :

1. Saisies des émissions réelles des VULD, VUL, VT et MC pour l'année considérée.
2. Ajouter à ces valeurs les émissions suivantes pour un chaque année : la quantité de biogaz utilisée (en litres ou en m³) multipliée par le rapport entre le pouvoir calorifique inférieur du biocarburant utilisé et celui du carburant fossile substitué, multipliée par leur facteur d'émissions de CO₂ du carburant fossile substitué, pour autant que le carburant utilisé soit prélevé du réseau de gaz ou pour autant que la part bio du carburant ne dépasse pas X % du combustible fossile substitué. X=5 pour l'essence et le diesel et X=10 pour le gaz naturel.
3. La réduction des émissions de CO₂ est obtenue par la différence entre les émissions de référence et la valeur déterminée sous 2) pour l'année considérée.