

Commentaires relatifs aux dispositions spécifiques de la Consultation fédérale sur les dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024

Ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (Ordonnance sur le CO₂)

Chapitre 1 - Dispositions générales

Article	2a Part à réaliser en Suisse et valeurs indicatives de la réduction des émissions dans les différents secteurs
Remarques	Une diminution des émissions territoriales d'environ 34% en 2030 par rapport à 1990 est insuffisante en vue de l'atteinte des objectifs climatiques de la Suisse et de l'objectif zéro net 2050 à l'échelle globale. La décarbonisation nécessite autant que possible une réduction des émissions sur le territoire suisse. L'achat de réduction à l'étranger et la comptabilisation dans nos propres objectifs de réduction conduit non seulement à reporter les efforts que la Suisse devra fournir par elle-même, mais aussi à payer deux fois, puisqu'au final (en 2050) le zéro net devra bien être atteint sur le territoire national et les réductions à l'étranger ne pourront alors plus être comptabilisées. De plus, un retard dans le déploiement des mesures freine le développement de nouveaux secteurs économiques et réduit ainsi la compétitivité de la Suisse, tout en générant un plus grand volume de GES.
<i>Proposition</i>	<i>La valeur limite de deux tiers (66%) devrait être remplacée par une valeur plus adéquate d'au moins trois quarts (75%) des émissions.</i>

Article	3 Valeurs indicatives dans les différents secteurs
Remarques	<p>Let. a (secteur du bâtiment): La valeur indicative pour les bâtiments (50% de la valeur 1990) ne coïncide pas avec la valeur indiquée dans la stratégie climatique à long-terme de la Confédération (65% de diminution, soit 35% de la valeur 1990, cf. p.30). Cette valeur indicative est insuffisante pour tenir les trajectoires sectorielles nécessaires à l'atteinte des objectifs de la LCI.</p> <p>Let. d (secteur Autre) : Pour orienter les trajectoires des cantons et permettre la prévisibilité pour les secteurs concernés, il serait souhaitable de davantage détailler le pourcentage de réduction attendu pour l'agriculture, les déchets et gaz synthétiques, notamment en cohérence avec la Stratégie Climat pour l'agriculture et l'alimentation, qui prévoit une réduction de 20% d'ici 2030 par rapport à 1990 pour l'agriculture.</p> <p>Par ailleurs, l'actuelle ordonnance sur le CO₂ prévoit que des mesures supplémentaires seront demandées si les objectifs sectoriels ne sont pas atteints (art. 3, al. 2). Afin de garantir la réalisation des objectifs 2030, il est nécessaire de faire suivi en temps réel des trajectoires et d'ajuster les mesures en conséquence.</p>
<i>Proposition</i>	<p><i>Let. a (secteur du bâtiment): Ajuster la valeur indicative en cohérence avec la Stratégie climatique à long-terme de la Confédération, soit 35%.</i></p> <p><i>Let. d (secteur Autre): Indiquer les pourcentages de réduction attendus spécifiques à l'agriculture, au secteur des déchets et aux émissions de gaz synthétiques.</i></p> <p><i>Introduire un alinéa 2 : « Lorsqu'il est prévisible que les valeurs indicatives sectorielles ne seront pas atteintes, le Département fédéral de l'environnement, des</i></p>

	<i>transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) demande au Conseil fédéral de prendre des mesures supplémentaires après avoir consulté les cantons et les milieux concernés. »</i>
--	---

Article	5 al. 1
Remarques	Il est étonnant que cet article n'inclue que des critères de rentabilité et de preuve. Comme cela a été fait dans l'art. 3 de l'Ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC), une référence à l'art. 34d al. 1 et 3 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) devrait être ajoutée pour également inclure des critères écologiques et sociaux.
Proposition	<i>Ajouter une référence à l'art. 35d, al. 1 et 3 de la LPE.</i>

Article	14a
Remarques	Alinéa 2 : Dans le texte de l'ordonnance, il n'est pas clair si l'obligation d'indication des émissions dans les offres de vol s'applique également au retour lorsque le billet est vendu séparément. Alinéa 4 et 5 : La différence entre les calculs (avec ou sans autres émissions à incidence climatique) et systèmes d'étiquetages environnemental sera difficilement compréhensible pour les consommateurs. Le système devrait être simplifié pour que l'obligation d'indication des émissions dans les offres de vols puisse effectivement avoir un effet sur le comportement des consommateurs.
Proposition	<i>Alinéa 2 : Clarifier si et quand les vols de retours sont concernés par l'obligation d'indication des émissions dans les offres de vol.</i> <i>Alinéa 4 et 5 : Préciser le calculateur de référence.</i> <i>Alinéa 5 : Supprimer cet alinéa.</i>

Chapitre 2 - Mesures techniques visant à réduire les émissions de CO2 des bâtiments

Article	16a Informations sur les installations de production de chaleur
Remarques	L'information sur les besoins de chaleur (Qh) est demandée en cas de changement de chauffage. Cette demande est une contrainte qu'il s'agit d'éviter dans la mesure où elle complexifie les procédures administratives, alors que les cantons sont appelés à intensifier les remplacements des systèmes de chauffage fossiles. De plus, l'obtention de cet indicateur paraît problématique sans précision de la référence à utiliser (normes en vigueur SIA 380/1 ou besoins effectifs mesurés ou estimés à partir des factures de chauffage, etc.).
Proposition	<i>Supprimer (ou rendre facultatif) l'indicateur Qh de la liste des données à récolter lors du changement des systèmes de chauffage.</i>

Chapitre 3 - Mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules

Sur le principe, nous saluons les modifications proposées, qui visent à atteindre rapidement un parc automobile efficace, sans émissions et économique. Nous saluons notamment le fait qu'il est renoncé à réintroduire des allègements transitoires tels que le phasing-in et les super-crédits. De manière générale, la prise en compte des réductions de CO₂ ainsi que des allègements doivent être aussi limitée que possible. Les objectifs individuels laissent suffisamment de marge de manœuvre aux importateurs.

Article	17a al. 2 et 17b al. 2 : Voitures de tourisme et voitures de livraison
Remarques	L'exception générale des voitures de tourisme et de livraison portant des plaques d'immatriculation de l'armée et destinées aux troupes semble être difficilement défendable étant donné que des moteurs alternatifs sont déjà disponibles de manière standard sur le marché des voitures de tourisme et de livraison dans toutes les catégories de véhicules et que les coûts du cycle de vie de ces véhicules sont déjà plus bas, surtout en cas de kilométrage élevé.
<i>Proposition</i>	<i>Considérer la suppression de cette exception.</i>

Article	25 al. 1 Détermination des émissions de CO₂ des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers
Remarques	Les émissions de CO ₂ des voitures de tourisme, voiture de livraison et des tracteurs à sellette léger sont déterminées au moyen des émissions établies selon le WLTP. Précédemment, l'art. 17f mentionnait « la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers selon le règlement (UE) 2017/1151 (WLTP).
<i>Proposition</i>	<i>Mentionner « le cycle d'essai WLTP ».</i>

Article	26 Réduction par des éco-innovations
Remarques	Etant donné qu'il n'existe pas de définition claire de ce que recouvrent exactement les éco-innovations, il y a un risque que ces allègements soient accordés à tous les importateurs, sans tenir compte du degré de l'impact écologique de l'éco-innovation en question.
<i>Proposition</i>	<i>Définir clairement et de manière restrictive ce qu'on entend par « éco-innovation ».</i>

Article	26b Réduction par des carburants synthétiques renouvelable et Annexe 4b
Remarques	Les carburants synthétiques renouvelables ont une efficacité énergétique basse et leur impact climatique devrait être pris en compte sur tout leur cycle de vie.
<i>Proposition</i>	<i>Intégrer un critère sur l'efficacité énergétique dans le calcul de réduction.</i>

Chapitre 5 - Engagement de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Article	66a : Objet de l'engagement de réduction
----------------	---

Remarques	Alinéa 1 let. b : Selon la réponse donnée dans le Rapport explicatif, une réduction annuelle de 3.32% est nécessaire pour atteindre l'objectif. Il est dès lors difficilement compréhensible comment a été défini l'objectif de 2.5 % par an de réduction de la valeur initiale.
Proposition	<i>Etudier la possibilité de prévoir une évolution de la valeur de 2.5% au fil des années, pour permettre d'atteindre l'objectif en fonction de l'avancement des technologies.</i>

Article	72a Contenu du plan de décarbonation et 72b Vérification du plan de décarbonation
Remarques	Alinéa 1 : Les précisions sur le contenu et la vérification du plan de décarbonation sont saluées. Toutefois, afin de minimiser le risque d'un report des émissions, il serait pertinent que le plan de décarbonation présente un bilan qui comptabilise également les émissions indirectes. Cela permettrait de pouvoir démontrer que la réduction des émissions directes n'est pas une délocalisation des émissions (en émissions indirectes) et présenter les mesures prises pour réduire les émissions indirectes.
Proposition	<i>Demander que le plan de décarbonation comptabilise également les émissions indirectes.</i>

Chapitre 7 - Compensation des émissions de CO2 des carburants

Article	87 Dérogation à l'obligation de compenser en cas de faibles quantités
Remarques	Alinéa 1 et 2 : Jusqu'alors, l'obligation de compenser ne s'applique pas aux personnes ayant mis à la consommation des quantités de carburants correspondant à moins de 1'000 tonnes de CO ₂ annuellement. Dans sa révision, l'article 87 modifie cette valeur seuil à 10'000 tonnes de CO ₂ par an, ce qui correspond (ordre de grandeur) à plus de 4'000 m ³ de carburant consommé ou à 50 millions de km parcouru en voiture à essence (soit 3'500 véhicules à 15'000 km/an). Considérant ces ordres de grandeur, il apparaît nécessaire de ne pas changer la valeur seuil actuellement en vigueur. Le rapport explicatif ne donne par ailleurs aucune explication relative à cet allègement.
Proposition	<i>Maintenir la valeur seuil annuelle de 1'000 tonnes.</i>

Article	89 Taux de compensation
Remarques	Alinéa 2 : Le taux de compensation en Suisse pour les importateurs de carburant est actuellement fixé à 15%. Considérant les besoins d'investissement dans des projets de réduction en Suisse, il importe que cette valeur minimale ne soit pas abaissée à 12% à partir de 2025 comme le prévoit le présent projet de révision. Par ailleurs, ce taux devrait également augmenter en fonction des échéances jusqu'à 2030.
Proposition	<i>Maintenir la valeur actuellement en vigueur de 15% et augmenter le taux de compensation en Suisse en fonction des échéances jusqu'en 2030.</i>

Article	92a Champ d'application à raison du lieu (mélange de carburants d'aviation à faible taux d'émission et renouvelables)
Remarques	L'obligation de mélanger des carburants d'aviation pauvres en émissions et renouvelables devrait être introduite non seulement dans les aéroports nationaux de

	Zürich et de Genève, mais aussi dans les aéroports régionaux qui sont inclus dans les bilan carbone cantonaux.
<i>Proposition</i>	<i>Prévoir également pour tous les aéroports régionaux l'obligation de mettre à disposition et de mélanger des carburants d'aviation synthétiques à faibles émissions, renouvelables et renouvelables.</i>

Article	92e Décision relative à la délivrance d'attestations internationales
Remarques	Les dispositions visant à éviter le double-comptage sont saluées.

Chapitre 9 - Utilisation du produit de la taxe sur le CO 2

Article	104 Droit aux contributions globales
Remarques	L'art. 104 prévoit que les contributions globales soient calculées compte tenu des émissions de CO ₂ des matériaux de construction. Toutefois, nous notons que la référence au bilan CO ₂ des matériaux de construction figure à l'al. 1 de l'art. 34 de la loi sur le CO ₂ et non pas à l'al. 2 dudit article qui traite des contributions globales. De plus, la loi fédérale sur l'énergie contraint déjà les cantons à régler l'énergie grise des nouveaux bâtiments et des rénovations notables. Ces obligations légales permettront donc de déterminer les bâtiments qui pourront faire l'objet de subventionnement. Par ailleurs, la notion de "bilan carbone des matériaux de construction utilisés" n'est pas clairement définie. Au cas où elle serait maintenue, il serait important de donner une définition précise de cette notion afin de savoir clairement pour quoi les contributions globales sont octroyées.
<i>Proposition</i>	<i>Le facteur d'efficacité utilisé pour le calcul des contributions globales ne devrait pas tenir compte du bilan CO₂ des matériaux de construction. Nous recommandons à cet effet de mandater le groupe d'accompagnement du ModEnHa pour se déterminer sur l'intégration du bilan CO₂ des matériaux comme critère d'octroi des subventions. Si l'art. 104 devait être maintenu tel quel, il conviendrait d'explicitier les modalités de mise en œuvre de cette disposition, notamment afin de préciser si certains types de matériaux de construction pourraient être exclus des contributions globales ou si des barèmes différenciés selon la teneur en CO₂ des matériaux devraient être appliqués.</i>

Article	113e al. 1
Remarques	La limitation à une puissance minimale de 35 kW de solaire thermique pour des applications industrielles est trop restrictive, notamment pour les installations de petite taille. Nous pensons notamment aux installations de traite du milieu agricole, dans le cas de PME ou de l'artisanat qui nécessitent une faible puissance mais représente un potentiel intéressant. Un abaissement de la puissance minimale à 10 kW permettrait de subventionner la plupart des installations de ce type, notamment lorsque celles-ci ne sont pas éligibles au Programme Bâtiments.
<i>Proposition</i>	<i>Abaisser à 10 kW la puissance minimale de solaire thermique pour des applications industrielles.</i>

Article	113e al. 2
----------------	-------------------

Remarques	Les projets d'utilisation indirecte de chaleur ne devraient pas être placés en seconde priorité par rapport à des projets d'utilisation directe de chaleur moins avancés. En effet, des montants de subvention considérables auront déjà été payés pour la phase initiale des projets d'utilisation directe non aboutis (premier forage). Ces montants seraient perdus si les projets d'utilisation indirecte de chaleur ne peuvent pas être subventionnés.
Proposition	<i>Traiter les projets avec utilisation indirecte de la chaleur au même titre que les projets avec utilisation directe de la chaleur.</i>

Article	114d al. 1 let. d
Remarques	La prise en compte des possibles atteintes environnementales parmi les conditions nécessaires au cautionnement des prêts (au sens de l'art. 35 al. 3 LCO2) est bienvenue et nécessaire.

Article	127a Mesures dignes d'être encouragées visant à éviter les dommages
Remarques	<p>Alinéa 1 : Les termes de cet alinéa limitent les mesures d'encouragement à la réduction de l'exposition et de la vulnérabilité face aux changements climatiques, alors que le rapport explicatif mentionne qu'il s'agit également d'accroître la capacité de la société, de l'économie et de l'environnement de s'adapter aux changements climatiques. Il serait souhaitable d'également explicitement inclure le renforcement de la résilience des systèmes humains, économiques et naturels face aux dommages subis. Par ailleurs, les aides financières le limitent à la planification, l'élaboration et la mise en œuvre des mesures, alors que leur évaluation et communication mériterait davantage d'attention en vue de la diffusion de bonnes pratiques. Ainsi, le rapport explicatif précise que « (...) l'OFEV prévoit que les rapports contiennent en outre des recommandations pour la reproduction de ces mesures par des tiers et montrent ainsi comment d'autres personnes peuvent elles aussi contribuer à faire progresser encore l'adaptation aux changements climatiques en Suisse. »</p> <p>Alinéa 2, let. c : Compte tenu des événements de dangers naturels survenus cet été, il est regrettable que les dommages aux personnes et aux biens dus aux mouvements de terrain suite aux précipitations intenses soient absents de la liste des mesures d'adaptation à encourager particulièrement. Ils devraient être ajoutés.</p> <p>Alinéa 2, let. e : Ce ne sont pas tant les atteintes aux services écosystémiques que les atteintes aux écosystèmes qui nécessitent d'être évitées et donc encouragées.</p> <p>Par ailleurs, le rapport explicatif prévoit une directive, dans laquelle l'OFEV précisera encore la procédure, ainsi que l'ordre de priorité. Une attention particulière devra-t-être portée à l'équilibre géographique.</p>
Proposition	<p><i>Titre de l'article : Ajouter « ... et à renforcer la résilience »</i></p> <p><i>Alinéa 1 : Compléter le texte comme suit : « Des aides financières sont octroyées pour la planification, l'élaboration, et la mise en œuvre, l'évaluation et la communication de mesures qui apportent directement ou indirectement une contribution importante à la prévention des dommages causés par les changements climatiques ou au renforcement de la résilience face à ces dommages, et qui concordent avec les objectifs et principes de la stratégie d'adaptation aux changements climatiques en Suisse définie par le Conseil fédéral. »</i></p>

	<p><i>Alinéa 2, let. c : Compléter le texte comme suit : « les dommages aux personnes et aux biens dus aux précipitations plus fréquentes et plus intenses et leurs conséquences telles que les crues plus fréquentes et plus intenses et au, l'augmentation du ruissellement de surface en hausse et les mouvements de terrain. »</i></p> <p><i>Alinéa 2 let. e : Corriger le texte comme suit: "les atteintes aux services écosystémiques par dues à des événements et à des modifications des milieux naturels, des habitats et de la composition des espèces".</i></p>
--	---

Chapitre 10 - Encouragement et information

Article	128 Encouragement et 129 Information
Remarques	<p>La délimitation des aides à la formation doit être précisée par rapport à celles prévues par les mesures du Programme bâtiments. Ceci afin d'éviter le double subventionnement et d'assurer la clarté des programmes vis-à-vis des acteurs éligibles.</p> <p>A noter également que le Canton de Vaud a mis en place un programme d'accompagnement pour soutenir les communes, qui jouissent de l'autonomie à fixer leurs propres plans d'actions et objectifs en matière de réduction des émissions et d'adaptation aux changements climatique dans le respect du cadre constitutionnel.</p>
Proposition	<p><i>Art. 128, alinéa 2 : Délimiter les aides à la formation par rapport à celles prévues par les mesures du Programme bâtiments et ajouter « ... et de l'adaptation aux changements climatiques, ceci en complément aux offres existantes ».</i></p>

Article	Art. 129d Véhicules encouragés
Remarques	<p>En cas de transport fonctionnant à piles à combustible (hydrogène), il serait à notre avis nécessaire de préciser que ce gaz doit être issu d'une ressource renouvelable (électrolyse de l'eau avec électricité renouvelable). Si l'hydrogène est produit à partir de reformage de méthane, le concept n'a aucun sens du point de vue climatique et environnemental.</p> <p>Par ailleurs, dans l'absolu, le montant prévu de 282 millions de francs est important. Toutefois, au vu des coûts supplémentaires d'un véhicule à propulsion neutre en CO₂ (environ 300 kCHF pour un autobus standard), le nombre de soutiens porterait sur 940 véhicules sur l'ensemble de la Suisse sur une période de 6 ans. Vu de cette manière le soutien est mesuré, voire faible. Les coûts supplémentaires liés aux installations de recharge ne faisant pas l'objet d'aides financières spécifiques dans le cadre de la l'ordonnance CO₂, ces dépenses pèseront dans les comptes prévisionnels des entreprises de transport. Selon une estimation effectuée pour les lignes vaudoises sur la base de recensements auprès des entreprises de transport concessionnées (trafic régional voyageur et trafic local), les coûts des infrastructures de recharge représentent 38% des surcoûts de la transition. Les commanditaires (dont la Confédération) devront assumer ces surcoûts au travers de leurs budgets respectifs. Il en va de même pour les éventuelles adaptations de dépôt à prévoir pour permettre l'installation des stations de recharge.</p>
Proposition	<p><i>Préciser que l'hydrogène des piles à combustible doit être issu d'une ressource renouvelable.</i></p>

Chapitre 10 - Encouragement et information

Article	Annexe 3a
Remarques	Pour le facteur d'émission FERC,y,z le paramètre z n'est pas explicité.
Proposition	<i>Expliciter le paramètre z.</i>

Article	Annexe 8
Remarques	La quantité maximale des droits d'émission disponibles chaque année diminue annuellement de 4.3 – 4.4% ; cela signifie que le droit d'émission disponible sera encore de 45% en 2030 et atteindra zéro droit d'émission disponible vers 2040. Ce processus de réduction des droits d'émission est trop lent au vu de la Stratégie climatique à long-terme de la Confédération.
Proposition	<i>Let. b (de 2028 à 2030) : Modifier le coefficient d'abattement (0.044) pour une valeur plus ambitieuse, par ex. 0.09, pour atteindre zéro droit d'émission disponible vers 2035.</i>

Ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV)

Il serait judicieux qu'une partie de l'encouragement prévu aux arts. 58a à 58h permette aux CFF d'investir dans une flotte de matériel roulant capable d'assurer des liaisons vers la France et le Sud de l'Espagne, sans dépendre de la bonne volonté d'autres opérateurs ferroviaires comme c'est le cas actuellement.

Ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC)

Article	2 Définitions
Remarques	Le terme « combustible ou carburant conventionnel » n'est pas clairement explicité.
Proposition	<i>Expliciter le terme « combustible ou carburant conventionnel » (pas spécifié dans la LCO2).</i>

Article	3 Critères écologiques
Remarques	Un des critères écologiques importants découle de la disponibilité suffisante d'électricité renouvelable pour produire ces agents « renouvelables ou à faible taux d'émissions ». En effet, un effet indésirable serait une consommation excessive d'électricité pour produire ce type d'agent, au détriment de certains usages essentiels (ex. mobilité publique, éclairage, etc.).
Proposition	<i>Fixer un seuil pour l'électricité allouée à la production d'agent synthétique, et ce en adéquation avec la disponibilité véritable (voire excédentaire) d'électricité renouvelable (seuil qui changerait au cours des saisons mais également à mesure que la production électrique dépasse la consommation pour les besoins primaires).</i>

Article	3 Critères écologiques
----------------	-------------------------------

Remarques	<p>Alinéa 1 : Cet article se réfère à l'art. 35d al. 1 et 4 de la LPE, mais nous ne voyons que 3 alinéas dans cet article 35d LPE. S'agit-il d'une erreur ? D'autre part, l'art. 35d de la LPE mentionne que les biocarburants doivent respecter des critères écologiques et sociaux. A notre avis, il serait bon de garder cette distinction, pour éviter le problème de la compétition entre biocarburants et alimentation.</p> <p>Alinéa 1, let. a : La fin de la phrase « ... le combustible ou le carburant renouvelable ou à faible taux d'émission émet au moins 40 % de gaz à effet de serre en moins qu'un combustible ou carburant conventionnel » n'est pas assez précise. Il vaudrait mieux préciser comme dans le rapport explicatif qu'il doit s'agir d'un vecteur énergétique correspondant. Par ailleurs, il est difficile à comprendre qu'on puisse qualifier de « combustible ou carburant renouvelable ou à faible taux d'émission » un agent énergétique dont les émissions des GES peuvent être supérieures à la moitié des émissions générées par un agent fossile. La valeur seuil « 40% de moins » devrait être rehaussée significativement (« 70% de moins »), en cohérence avec la législation européenne et la lettre b qui prévoit que les nuisances environnementales induites sont au moins 4x plus faibles qu'avec les agents fossiles, soit 75% de moins.</p>
Proposition	<p><i>Garder la distinction entre critères écologiques et sociaux.</i></p> <p><i>Modifier l'art. 3, al. 1, let. a comme suit : «...le combustible ou le carburant renouvelable ou à faible taux d'émission émet au moins 70 % de gaz à effet de serre en moins que le combustible ou carburant fossile conventionnel correspondant. »</i></p>

	<p>Annexe 1 (art. 3, al. 5, let. c) Justificatifs pour la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission faisant l'objet d'un bilan massique</p>
Remarques	<p>Selon le rapport explicatif, <u>nous comprenons</u> qu'il faut fournir des documents prouvant les points 1 et 2 ou 1 et 3. Est-ce exact ? Si c'est le cas, nous suggérons d'ajouter 'et' à la fin de la première justification à apporter comme suit.</p>
Proposition	<p><i>b. des documents d'accompagnement dont il ressort que :</i></p> <p><i>1. le combustible ou carburant renouvelable a été fabriqué à partir de déchets ou de résidus de production biogènes au sens de l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001, et</i></p> <p><i>2. le combustible ou carburant renouvelable est un carburant renouvelable d'origine non biologique au sens de l'art. 2, ch. 36, de la directive (UE) 2018/2001, ou</i></p> <p><i>3. le combustible ou carburant à faible taux d'émission est un combustible ou carburant à base de carbone recyclé au sens de l'art. 2, ch. 35, de la directive (UE) 2018/2001.</i></p>