

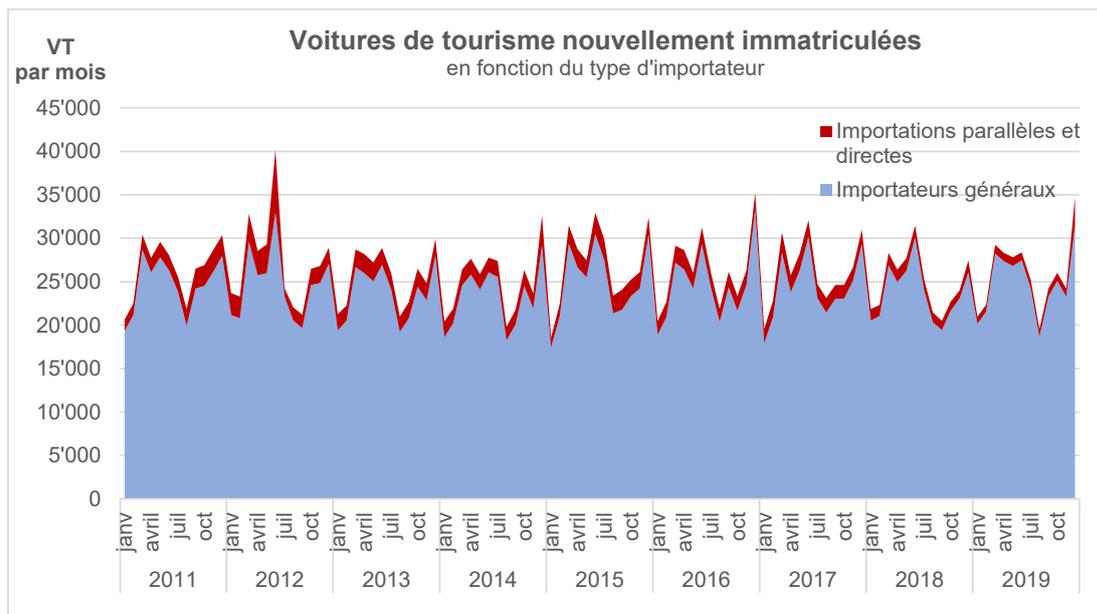


## Fiche d'information

### Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme en 2019

#### Voitures de tourisme nouvellement immatriculées et émissions de CO<sub>2</sub>

En 2019, environ 314 000 voitures de tourisme ont été immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein et contrôlées quant à l'atteinte de leur objectif en matière de CO<sub>2</sub>. Cela correspond à une augmentation d'environ 13 000 voitures par rapport à l'année précédente. Les prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> s'appliquent aussi aux voitures de tourisme qui ont été immatriculées à l'étranger pour la première fois moins de six mois avant leur déclaration en douane suisse. Le graphique suivant illustre la répartition mensuelle des immatriculations de voitures de tourisme neuves de 2011 à 2019:

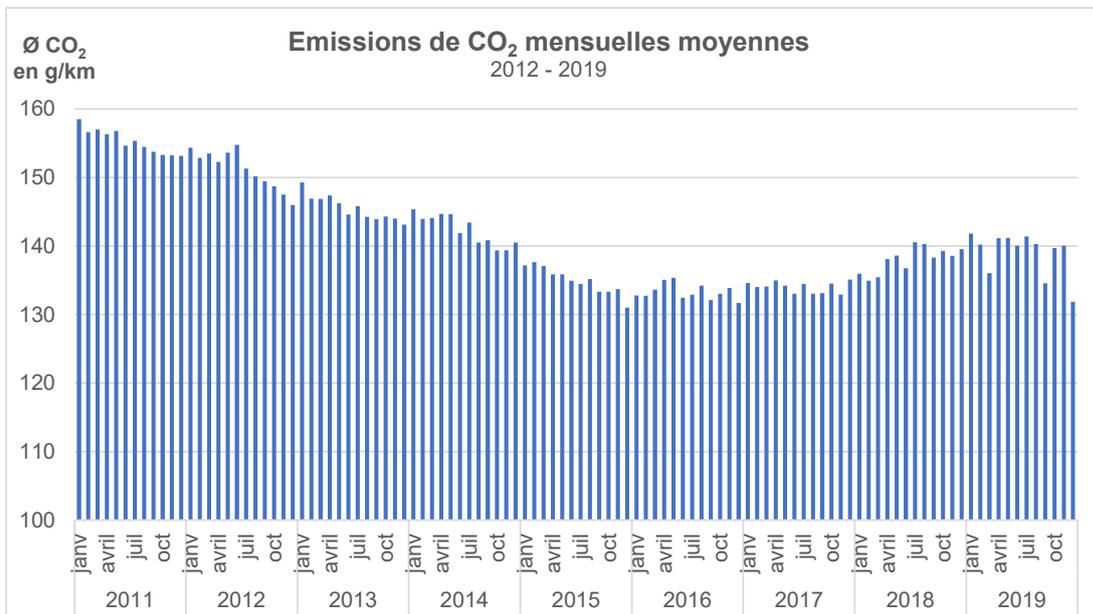


Source des données: SIAC/OFROU

Les fortes fluctuations du nombre total d'immatriculations et des parts de marché des voitures de tourisme issues des importations parallèles ou des importations directes en 2012 s'expliquent notamment par les effets transitoires découlant de l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> le 1<sup>er</sup> juillet 2012. Depuis l'introduction des prescriptions sur les émissions, la part de marché des importateurs directs et des importateurs parallèles était de l'ordre de 7%. En 2018, cette part est descendue à environ 5%. En 2019, cette tendance à la baisse s'est poursuivie: les parts de marché des importations parallèles et des importations directes se situaient autour de 4,5%. Un lien direct entre ce recul et la législation sur le CO<sub>2</sub> ne peut cependant pas être établi. D'une part, les conditions-cadres juridiques n'ont que légèrement changé depuis 2016, et ce dans la même mesure pour tous les importateurs. D'autre part, les montants des sanctions par véhicule perçus auprès des importateurs parallèles sont en moyenne moins élevés que ceux perçus auprès des importateurs généraux (voir tableau en page 4).

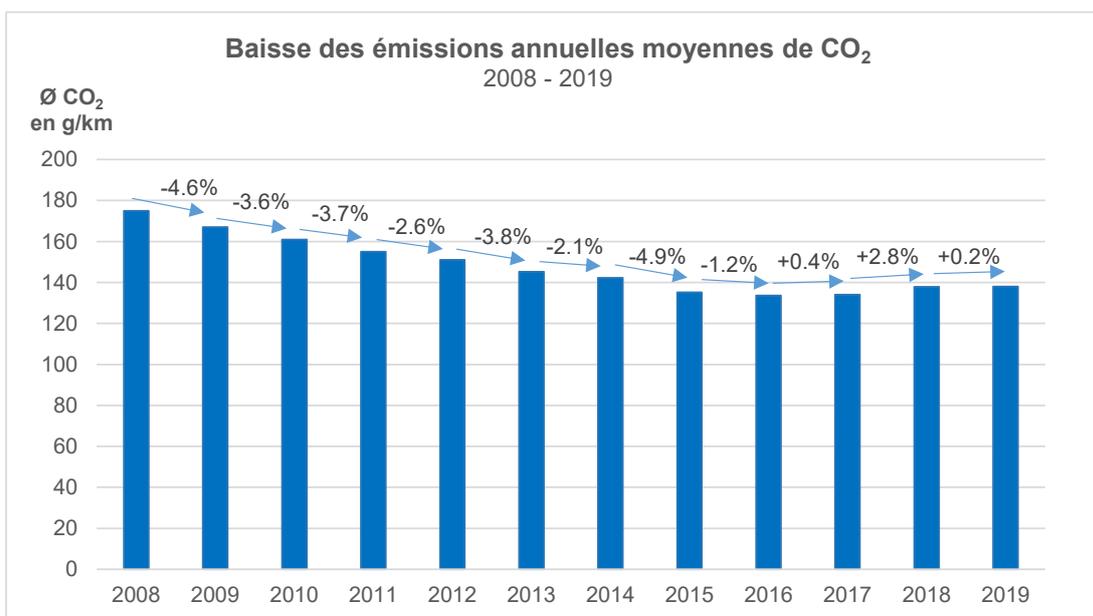


Le graphique suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme neuves de 2011 à 2019. En 2019, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> se sont stabilisées plus ou moins au même niveau que l'année précédente.



Source des données: OFROU

La valeur annuelle moyenne d'émissions du parc de véhicules neufs est passée de 175 g de CO<sub>2</sub>/km à environ 138,1 g de CO<sub>2</sub>/km entre 2008 et 2019, soit une baisse totale de quelque 21,1%. La valeur la plus basse a été enregistrée en 2016 avec environ 133,6 g de CO<sub>2</sub>/km. La baisse annuelle moyenne pour la période de 2008 à 2019 est de 2,1%.



Source des données: OFROU



En 2019, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures de tourisme neuves s'établissaient à environ 138,1 g de CO<sub>2</sub>/km. Le poids à vide moyen de tous les véhicules dont l'atteinte des objectifs fixés par les prescriptions de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> a fait l'objet d'un contrôle atteignait 1706 kg, soit une augmentation de 26 kg par rapport à l'année précédente ou de 118 kg par rapport au poids à vide de référence (M<sub>t-2</sub>) déterminant pour le calcul de la valeur cible.

## Importateurs de voitures de tourisme

Tous les importateurs qui souhaitent procéder au décompte global de l'ensemble des voitures de tourisme nouvellement immatriculées doivent être enregistrés auprès de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) en tant que grands importateurs. En 2019, 79 grands importateurs étaient annoncés auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes:

- 69 importateurs individuels, 10 groupements d'émission
- 27 importateurs généraux, 52 importateurs parallèles

Les 10 plus grands importateurs totalisaient près de 85% des immatriculations de véhicules en 2019 (2% de moins par rapport à l'année précédente).

## Atteinte des objectifs et respect des valeurs cibles

L'introduction progressive des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme s'est achevée à la fin de l'année 2014. Pour les grands importateurs, cela signifie que depuis 2015, toutes les voitures de tourisme qui tombent dans le champ d'application de la législation sont prises en compte pour le calcul des émissions moyennes de CO<sub>2</sub>. Pour les petits importateurs, le montant intégral de la sanction s'applique depuis 2015.

Par ailleurs, depuis l'année de référence 2016, les supercrédits (surpondération des véhicules dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g de CO<sub>2</sub>/km) ne sont plus pris en compte. Depuis 2016, ces voitures de tourisme ne sont prises en compte qu'une seule fois dans le calcul des émissions moyennes de CO<sub>2</sub>. En 2019, les voitures de tourisme émettant moins de 50 g de CO<sub>2</sub>/km étaient au nombre de 15 600 environ, soit le double par rapport à l'année précédente. Environ 85% de ces véhicules étaient des voitures de tourisme à propulsion purement électrique.

Avec une moyenne d'environ 138,1 g de CO<sub>2</sub>/km en 2018 pour l'ensemble du parc de véhicules, l'objectif global de 130 g de CO<sub>2</sub>/km a de nouveau été dépassé (2018: environ 137,8 g de CO<sub>2</sub>/km). Pour calculer la sanction, une valeur cible spécifique de CO<sub>2</sub> a été déterminée pour le parc de véhicules neufs de chaque grand importateur (pour un petit importateur ou un importateur individuel, il s'agit de la valeur cible spécifique au véhicule). Cette valeur cible spécifique est influencée par le poids à vide du véhicule ou du parc de véhicules. Dans la mesure où, en 2019, le poids à vide moyen de toutes les voitures de tourisme dépassait de 118 kg le poids à vide de référence et où la réglementation suisse se fonde sur la réglementation européenne en ce qui concerne les objectifs spécifiques pour les constructeurs de niche et les petits constructeurs, la moyenne des valeurs cibles spécifiques des importateurs était également supérieure à 130 g/km:



2019	Parc de voitures de tourisme	Voitures de tourisme sans objectif spécifique	Voitures de tourisme avec objectif des petits constructeurs*	Voitures de tourisme avec objectif des constructeurs de niche*
<b>Nombre de voitures de tourisme</b>	314 000	300 000	2 000	12 000
Ø émissions de CO <sub>2</sub>	138,1	137	273,6	140,7
Ø poids à vide (kg)	1 706	1 717,5	1 974,2	1 381,8
<b>Valeur cible des émissions de CO<sub>2</sub></b>	135,4	135,9	268,2	141,3

\* En lieu et place d'un objectif dépendant du poids, le calcul s'est fondé, pour ces véhicules, sur une valeur cible fixe spécifique à la marque, selon la liste des objectifs spécifiques applicable pour 2019. Un aperçu des objectifs spécifiques actuels est disponible sous le lien suivant: <https://www.bfe.admin.ch/bfe/fr/home/efficacite/mobilite/prescriptions-concernant-les-emissions-de-co2-des-voitures-de-to/voitures-de-tourisme--vt-.html>

Sur les 79 grands importateurs enregistrés, 54 ont atteint leur valeur cible spécifique pour le parc de véhicules immatriculés en 2019 et n'ont donc pas été sanctionnés. Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> étaient supérieures à la valeur cible spécifique pour 19 importateurs. Pour 6 grands importateurs, le montant de la sanction n'a pas encore été calculé.

## Montants des sanctions et frais d'exécution

En 2019, environ 314 000 véhicules immatriculés avaient l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> et ont fait l'objet d'un contrôle en ce sens. Les tableaux suivants donnent un aperçu chiffré de la situation. Les chiffres concernant les sanctions sont provisoires car les sanctions définitives de 6 grands importateurs n'ont pas pu être calculées pour début juillet 2020.

	Grands importateurs	Petits importateurs	Total
Voitures de tourisme contrôlées	313 000	1 000	314 000
Recettes <sup>1</sup>	CHF 76 985 000	CHF 1 164 000	CHF 78 149 000
Coûts			CHF 1 456 000
<b>Recettes nettes</b>			<b>CHF 76 693 000</b>

Bien que les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> n'aient que légèrement augmenté par rapport à 2018, les sanctions perçues ont plus que doublé pour atteindre environ 78,1 millions de francs. Cette augmentation s'explique par le fait que jusqu'en 2018, les trois premiers grammes dépassant la valeur cible étaient soumis à des sanctions réduites. Or, cette règle ne s'appliquait plus en 2019. Le tableau suivant présente les montants des sanctions par véhicule selon le groupe d'importateur:

<sup>1</sup> Les sanctions de 6 grands importateurs n'ont pas encore été calculées, raison pour laquelle les montants de leurs sanctions ne figurent pas dans l'aperçu. Les recettes rapportées dans le présent document sont donc provisoires.



2019	Tous	Importation générale	Importation parallèle	Importation directe	Importation directe et parallèle
Sanction par voiture de tourisme <sup>1</sup>	CHF 252	CHF 263	CHF 26	CHF 1 419	CHF 115

Les recettes nettes d'un montant total d'environ 76,7 millions de francs sont réparties entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein (FL), dont la part représente 450 000 francs. Le montant de 76,2 millions de francs qui revient à la Suisse sera versé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA.

	FL	CH	Total
Nombre de voitures de tourisme contrôlées	2 000	312 000	314 000
Recettes <sup>2</sup>	CHF 503 000	CHF 77 646 000	CHF 78 149 000
Coûts	CHF 46 000	CHF 1 410 000	CHF 1 456 000
Recettes nettes	<b>CHF 457 000</b>	<b>CHF 76 236 000</b>	<b>CHF 76 693 000</b>

---

<sup>2</sup>Les sanctions de 6 grands importateurs n'ont pas encore été calculées, raison pour laquelle les montants de leurs sanctions ne figurent pas dans l'aperçu. Les recettes rapportées dans le présent document sont donc provisoires.