



Fiche d'information

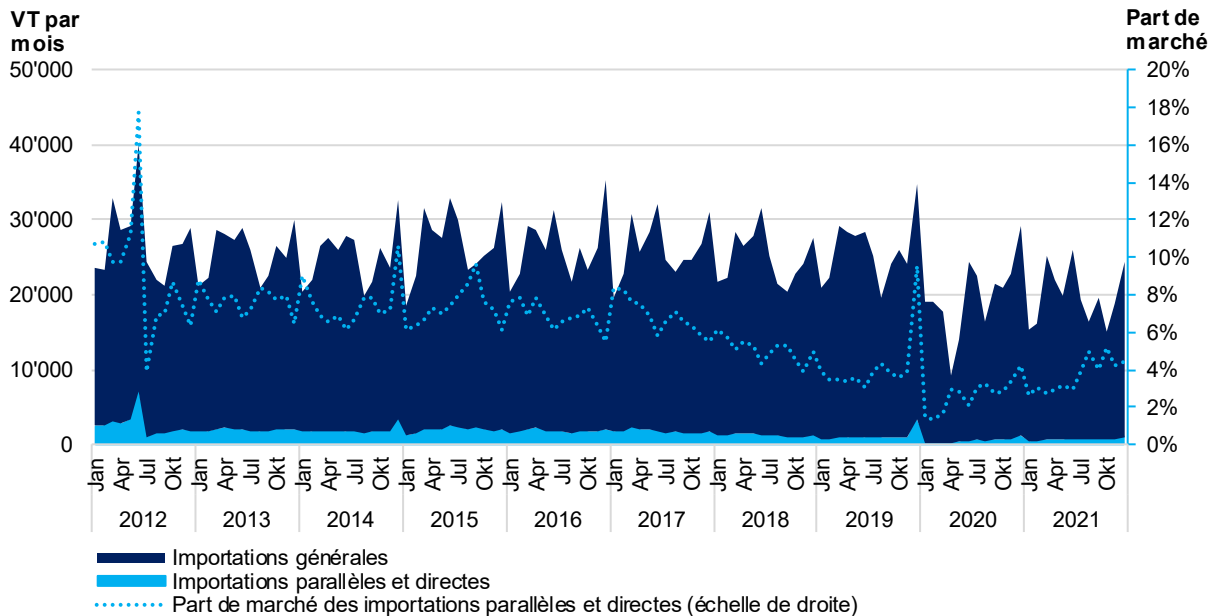
Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme en 2021

Voitures de tourisme nouvellement immatriculées et émissions de CO₂

En 2021, environ 243 000 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 CO₂. Cela correspond à une augmentation de près de 1,9% par rapport à l'année précédente. En dépit de cette hausse, les nouvelles immatriculations sont en recul de 22,5% par rapport à 2019, l'année précédant la pandémie. La cause principale en est la pénurie de semi-conducteurs pour la production automobile. Les prescriptions sur les émissions de CO₂ 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 2012 à 2021.

Voitures de tourisme nouvellement immatriculées

en fonction du type d'importateur



Graphique 1: Voitures de tourisme nouvellement immatriculées en fonction du type d'importateur et par mois.

Source des données: OFROU (SIAC)

Les fortes fluctuations du nombre total d'immatriculations et des parts de marché des voitures de tourisme importées parallèlement ou directement en 2012, 2015, 2019 et 2020 s'expliquent notamment par les effets transitoires découlant de l'introduction de nouvelles valeurs cibles de CO₂. Les prescriptions sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2012. Les dispositions destinées à faciliter l'introduction des nouvelles prescriptions sont arrivées à échéance en 2015 et la valeur cible a été réduite de 130 à 95 g de CO₂/km au 1^{er} janvier 2020. Depuis le 1^{er} janvier 2021, la procédure NEDC (New European Driving Cycle) a été remplacée par la nouvelle procédure WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) pour la mesure des émissions de CO₂. Cette conversion a certes conduit les importateurs à immatriculer les véhicules de manière anticipée, mais n'a presque eu aucune répercussion sur les parts de marché des catégories d'importateurs.

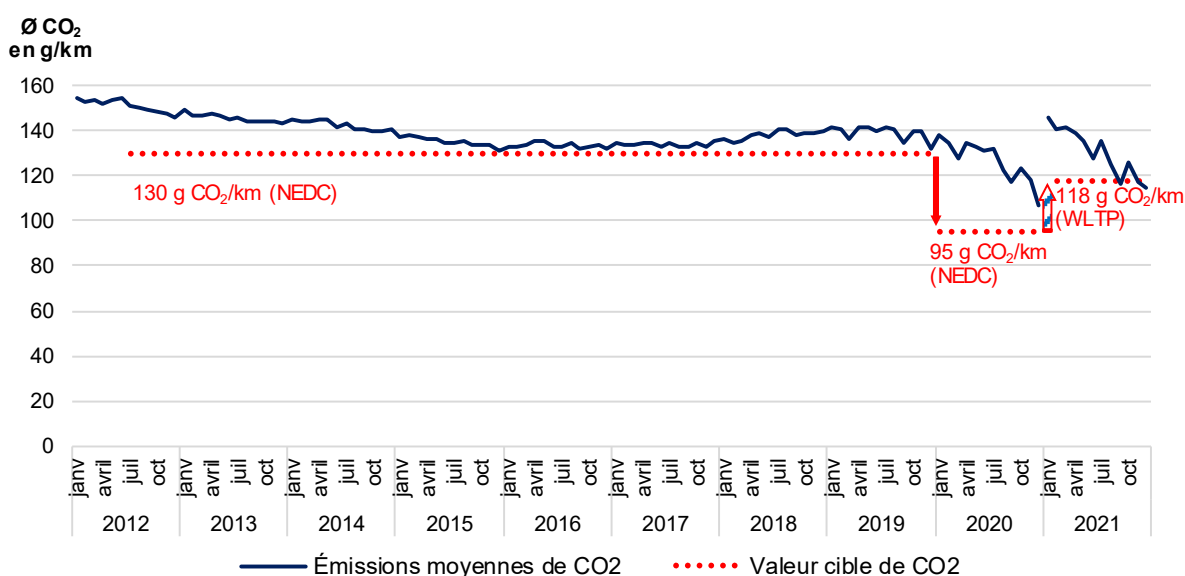


Lors de l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO₂, la part de marché des importations parallèles et directes de voitures de tourisme neuves était de l'ordre de 7%. Entre 2017 et 2020, cette part de marché n'a cessé de reculer. Une légère amélioration est enregistrée en 2021 avec une part de 3,6%, soit environ un point de pourcentage de plus qu'en 2020. Dans ce contexte, on relèvera d'une part que les prescriptions légales sont les mêmes pour tous les importateurs d'automobiles. 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 3). Depuis 2020, on constate par ailleurs une nette augmentation proportionnelle des véhicules d'occasion importés, cette hausse s'étant encore accentuée en 2021. Les difficultés d'approvisionnement ont donc entraîné un transfert partiel des véhicules neufs vers les véhicules d'occasion au niveau des importations parallèles et directes.

Le graphique 2 montre l'évolution mensuelle des émissions de CO₂ des voitures de tourisme neuves entre 2012 et 2021. En raison du passage de la procédure NEDC à la procédure de mesure WLTP, les émissions moyennes de CO₂ des voitures de tourisme neuves ont augmenté. La valeur cible de CO₂ a aussi été adaptée par la suite.

Émissions moyennes de CO₂ mensuelles

2012 - 2021



Graphique 2: Émissions moyennes de CO₂ mensuelles de 2012 à 2021. Source des données: OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂)

En 2021, les émissions moyennes de CO₂ de toutes les voitures de tourisme neuves étaient de l'ordre de 129,8 g de CO₂/km. Les émissions de CO₂ en 2021 peuvent uniquement être comparées de manière très limitée avec les valeurs des années précédentes. Cela est dû au fait que l'augmentation des émissions moyennes de CO₂ s'explique en premier lieu par les effets transitoires du cycle de conduite (WLTP). Étant donné que la nouvelle procédure de mesure sur le banc d'essai permet de mesurer des émissions de CO₂ plus proches de la réalité et donc plus élevées, la valeur cible a également été adaptée en conséquence et augmentée de 24% à partir de 2021, passant ainsi de 95 g de CO₂/km à 118 g de CO₂/km. Un durcissement, sans légitimité politique, des valeurs cibles pour les émissions de CO₂ a ainsi été évité.

Contrairement aux émissions moyennes absolues de CO₂, le dépassement de la valeur cible (différence entre les émissions de CO₂ des voitures neuves et la valeur cible) peut être comparé approximativement avec les années précédentes. En 2021, le dépassement moyen de la valeur cible a diminué presque de moitié (58,7%) par rapport à l'année précédente, passant de 28,6 g de CO₂/km à 11,8 g de CO₂/km.



Émissions de CO₂ et trajectoires de réduction annuelles moyennes

2008 - 2021

Ø CO₂
in g/km

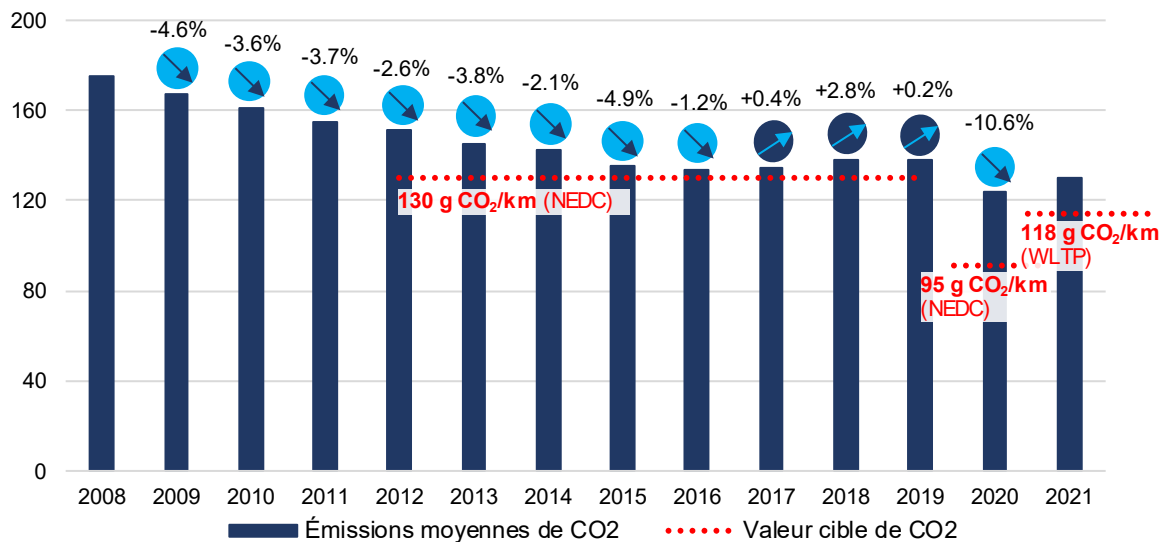


Figure 3: Émissions de CO₂ et trajectoires de réduction annuelles moyennes. Source des données: OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂)

Le poids à vide moyen de tous les véhicules dont l'atteinte des objectifs a fait l'objet d'un contrôle atteignait 1723 kg. Il s'agit d'une baisse de 15 kg par rapport à l'année précédente. Cette valeur reste toutefois supérieure de 87 kg au poids à vide de référence déterminant pour le calcul de la valeur cible. La diminution du poids à vide moyen découle notamment du fait que les importateurs font de plus en plus valoir les données du certificat de conformité (Certificate of Conformity, CoC) pour leurs véhicules. Dans le cadre de la réception par type, le calcul de la sanction se base sur les valeurs maximales du poids à vide et de CO₂ pour le type de véhicule. Concernant les données du CoC, les valeurs du poids à vide et des émissions de CO₂ spécifiques au véhicule - et généralement inférieures - sont déterminantes. Le poids à vide moyen reposant sur les données du CoC se situe environ 80 kg en-dessous de celui pour la réception par type. La valeur de CO₂ ressortant des données du CoC est également inférieure de 9 g en moyenne. En 2021, les importateurs ont transmis des données du CoC pour quelque 136 000 véhicules, ce qui correspond à une part d'environ 56% (2020: 46 000, 19,2%).

Les importateurs peuvent également faire valoir des éco-innovations par le biais du CoC. En 2021, les réductions de CO₂ obtenues au moyen d'éco-innovations attestées par le CoC ont été multipliées par le facteur 1,9 (art. 26, al. 2 de l'ordonnance sur le CO₂). Les émissions moyennes de CO₂ des nouvelles voitures de tourisme se réduisent ainsi en moyenne d'environ 0,9 g de CO₂/km.

Importateurs de voitures de tourisme

Tous les importateurs qui souhaitent procéder au décompte global de l'ensemble de leur parc de voitures de tourisme nouvellement immatriculées doivent être enregistrés auprès de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) en tant que grands importateurs. En 2021, 72 grands importateurs étaient annoncés auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes:

- 65 importateurs individuels, 7 groupements d'émission;
- 28 importateurs généraux, 44 importateurs parallèles.

Les 10 plus grands importateurs totalisaient près de 89% des voitures de tourisme soumises aux prescriptions sur les émissions de CO₂ (2020: 91%).

Atteinte des objectifs et respect des valeurs cibles

En 2020, la valeur cible de CO₂ en vigueur avait été réduite à 95 g de CO₂/km. Afin d'en faciliter la mise en place, des dispositions transitoires ont été prévues durant les trois premières années (jusqu'à fin



2022). En 2021, pour calculer les émissions de CO₂ moyennes, les 10% de véhicules présentant les émissions de CO₂ les plus élevées dans les parcs de véhicules des grands importateurs n'ont pas été pris en compte (introduction progressive). Dans le cas des petits importateurs, une éventuelle sanction a été réduite dans une mesure correspondante.

Les véhicules émettant moins de 50 g de CO₂/km (Low Emission Vehicles, LEV) ont par ailleurs été comptabilisés 1,67 fois pour le calcul des émissions moyennes de CO₂. L'effet de cette imputation multiple (supercrédits) des LEV est limité à 9,3 g au maximum par importateur selon le WLTP, valeur cumulée de 2020 à 2022.

En 2021, environ 21% des voitures de tourisme neuves émettaient moins de 50 g de CO₂/km (2020: 13,5%). Près de deux tiers étaient des véhicules électriques à batterie. Un petit nombre de grands importateurs enregistrés en 2022 auprès de l'OFEN ont déjà épuisé tous leurs supercrédits au cours des années précédentes.

L'objectif du parc de véhicules a été dépassé de 11,8 g de CO₂/km. Pour calculer la sanction, une valeur cible spécifique de CO₂ est déterminée pour le parc de véhicules neufs de chaque grand importateur (pour un petit importateur, 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 2021, le poids à vide moyen de toutes les voitures de tourisme dépassait de 87 kg le poids à vide de référence et où la réglementation suisse prend en compte les constructeurs de niche et les petits constructeurs conformément à la réglementation européenne (objectifs spécifiques), la moyenne des valeurs cibles spécifiques des importateurs était également supérieure à 118 g/km.

2021	Parc de voitures de tourisme	Voitures de tourisme sans objectif spécifique	Voitures de tourisme avec objectif des petits constructeurs ¹	Voitures de tourisme avec objectif des constructeurs de niche ¹
Nombre de voitures de tourisme	242 900	239 500	1800	1600
Ø poids à vide en kg	1723	1721	1977	1680
Valeur cible des émissions de CO₂ en g de CO₂/km	122,2	120,8	282,5	145,4
Ø émissions de CO₂ en g de CO₂/km	129,8	128,4	278,2	172,2

Tableau 1: Valeurs cibles et émissions de CO₂ par catégorie d'importateurs

Sur les 72 grands importateurs enregistrés, 52 ont atteint leur valeur cible spécifique pour le parc de véhicules immatriculés en 2021 et n'ont donc pas été sanctionnés (soit 72%). Les émissions moyennes de CO₂ de 20 importateurs étaient supérieures à la valeur cible spécifique.

Montants des sanctions

En 2021, environ 242 900 voitures de tourisme ayant l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO₂ ont été immatriculées :

¹ 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 2021. 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-tourisme-et-de-livraison-neuves/voitures-de-tourisme.html>



	Grands importateurs	Petits importateurs	Total
Voitures de tourisme contrôlées ²	242 200	400	242 600
Recettes ²	Fr. 26 935 000	Fr. 1 119 000	Fr. 28 054 000

Tableau 2: Montant des sanctions en 2021

Par rapport à l'année précédente, les sanctions ont diminué d'environ 79%. Alors que certains importateurs ont réussi à améliorer l'efficacité de leurs véhicules équipés de moteurs à combustion ou la part de marché des véhicules électrifiés efficaces, d'autres n'y sont pas parvenus suffisamment.

2021	Tous	Importation générale	Importation parallèle et directe
Sanction par voiture de tourisme ²	Fr. 117.—	Fr. 118.—	Fr. 79.—

Tableau 3: Montants des sanctions par véhicule selon la catégorie d'importateurs

Résumé des recettes et des dépenses

Les coûts et les recettes de la mise en œuvre des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme ainsi que pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers (VUL pour véhicules utilitaires légers) sont répartis entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein, sur la base du nombre total d'immatriculations de véhicules dans les deux pays³. En 2021, après déduction des coûts, environ 255 000 francs reviennent à la Principauté de Liechtenstein, près de 35,8 millions de francs à la Suisse, montant qui sera versé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA.

2021	FL	CH	Total
Voitures de tourisme contrôlées ²	1700	240 900	242 600
VUL contrôlés ⁴	200	27 500	27 700
Total des véhicules contrôlés	1900	268 400	270 300
Recettes des voitures de tourisme ²	-	-	CHF 28 054 000
Recettes des VUL ⁴	-	-	CHF 9 376 000
Total des recettes de l'exécution des prescriptions sur le CO ₂ ^{2/4}	CHF 268 000	CHF 37 162 000	CHF 37 430 000
Total des coûts d'exécution	CHF 13 000	CHF 1 409 000	CHF 1 422 000
Recettes nettes^{2/4}	CHF 255 000	CHF 35 753 000	CHF 36 008 000

Tableau 4: Aperçu des sanctions concernant les voitures de tourisme et les VUL pour la Suisse et la Principauté de Liechtenstein

² Le calcul de la sanction de 3 grands importateurs de voitures de tourisme n'est pas encore terminé. Les éventuelles recettes provenant de sanctions et les véhicules de ces importateurs ne sont pas pris en compte dans l'aperçu. Les chiffres des recettes sont donc provisoires.

³ Accord relatif au Traité entre la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein concernant les taxes environnementales dans la Principauté de Liechtenstein (RS 0.641.751.411)

⁴ Le calcul de la sanction d'un grand importateur de VUL n'est pas encore terminé. Les éventuelles recettes provenant de sanctions et les véhicules de cet importateur ne sont pas pris en compte dans l'aperçu. Les chiffres des recettes sont donc provisoires.