



Décembre 2025

Exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs – directive pour les grands importateurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers

Table des matières

1.	But et objet	2
2.	Champ d'application et exceptions pour les prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules	2
3.	Procédures d'essai reconnues et déterminantes	4
3.1	Émissions de CO ₂	4
3.2	Poids à vide	4
4	Sources de données déterminantes	4
4.1	Ordre de classement des sources de données	5
4.2	Exceptions à l'ordre de classement	8
4.3	Procédure à suivre par les grands importateurs, en fonction de la source de données, dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO ₂	8
5.	Données des véhicules déterminantes et résultats du calcul	9
5.1	Sélection et traitement des données d'exécution	9
5.2	Liste des véhicules.....	10
5.3	Participation à la correction de la liste des véhicules par l'importateur	10
5.4	Résultats du calcul.....	11
6.	Méthode de calcul et statut d'importateur pour l'année suivante	12
6.1	Méthode de calcul pour l'année de référence	12
6.2	Statut d'importateur pour l'année suivante	12
7.	Transmission de données du CoC	13
7.1	Informations requises dans le cadre de la transmission de données du CoC	13
7.2	Informations requises dans le cadre de la transmission de données calculées pour VUL multiétapes.....	13
7.3	Éco-innovations	14
7.4	Procédure de transmission des données du CoC	14
7.5	Exemple de transmission des données du CoC.....	14
7.6	Contrôle des données du CoC transmises	14
8.	Réduction des émissions de CO₂ au moyen de carburants synthétiques renouvelables .	15
9.	Transmission de données de véhicules modifiés	16
10.	Reprise de véhicules	17
11.	Contournements des règles	18
11.1	Immatriculation de véhicules sous un type de véhicule ne correspondant pas à leur utilisation	18
11.2	Immatriculation de courte durée concernant des véhicules électriques.....	18
11.3	Procédure applicable dans le cas de véhicules immatriculés de manière abusive.....	18
12.	Contact et interlocuteurs	19

Office fédéral de l'énergie OFEN
Adresse postale : CH-3003 Berne
Adresse : Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 464 54 40, fax +41 58 463 25 00
Co2-auto@bfe.admin.ch
<http://www.bfe.admin.ch/>





Référence : BFE-443.111-2/1/7

1. But et objet

La présente directive décrit les processus centraux régissant l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂ conformément aux art. 10 ss de la loi sur le CO₂ (RS 641.71) et aux art. 17 ss de l'ordonnance sur le CO₂ (RS 641.711) pour les grands importateurs de voitures de tourisme (VT) et de voitures de livraison et tracteurs à sellette légers (ci-après VUL pour véhicules utilitaires légers). Elle précise en outre les sources des données pour calculer la valeur cible et les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs conformément à l'art. 24 de l'ordonnance sur le CO₂ et informe sur d'autres sujets pertinents dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂.

La présente directive offre une aide à l'interprétation d'une règle de droit. Elle va au-delà d'une recommandation non contraignante, mais ne revêt pas le même caractère obligatoire que l'ordonnance sur le CO₂. La présente directive reflète le point de vue de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Des dérogations justifiées par rapport à la directive ne sont pas exclues en principe. Elles sont toutefois subordonnées à la production de la preuve attestant que les dispositions légales auxquelles la directive se réfère sont respectées de la même manière. La directive sera adaptée au besoin ou en cas de modification de la législation.

Les prescriptions concernant les émissions de CO₂ des VT et celles concernant les émissions de CO₂ des VUL sont exécutées de manière distincte. Un grand importateur inscrit dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des VUL n'est donc pas automatiquement un grand importateur s'agissant de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des VT, et inversement.

2. Champ d'application et exceptions pour les prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules

Les voitures de tourisme appartenant au genre de véhicule 1¹, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers appartenant aux genres de véhicules 30¹ et 38¹ ainsi que les véhicules lourds appartenant au genre de véhicule 35 qui sont immatriculés pour la première fois en Suisse (véhicules neufs) relèvent du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules. La présente directive s'applique exclusivement aux véhicules légers (VT et VUL).

Un véhicule ayant déjà été immatriculé à l'étranger avant sa première immatriculation en Suisse relève en principe du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂ si le laps de temps entre la déclaration en douane en Suisse et l'immatriculation à l'étranger est de douze mois au maximum. Les véhicules dont la déclaration en douane date de six mois ou moins après leur première immatriculation à l'étranger entrent de toute façon dans le champ d'application des prescriptions. Dans le cas des véhicules pour lesquels le laps de temps entre la déclaration en douane en Suisse et l'immatriculation à l'étranger est de plus de six mois et de douze mois au maximum, la réglementation suivante s'applique : ces véhicules entrent dans le champ d'application des prescriptions si leur prestation kilométrique est inférieure à 5000 km au moment de la déclaration en douane en Suisse (ou au moment de la première mise en circulation en Suisse dans le cas où leur prestation kilométrique n'est pas recensée au moment de la déclaration en douane). Si, au moment de leur déclaration en douane (ou au moment de la première mise en circulation en Suisse), la prestation kilométrique de ces véhicules est égale ou supérieure à 5000 km ou si leur première mise en circulation à l'étranger a eu lieu plus de douze mois avant la déclaration en douane en Suisse, le véhicule est considéré comme un véhicule d'occasion et n'entre pas dans le champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂ (art. 17d, al. 3, ordonnance sur le CO₂). Les véhicules immatriculés au Liechtenstein sont considérés comme immatriculés en Suisse (art. 17d, al. 2, ordonnance sur le CO₂).

¹ Art. 11, al. 2, OETV (RS 741.41) & annexe 2 des instructions relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formules 13.20 A et 13.20 B (IRE 13.20), liste des genres de véhicules



Référence : BFE-443.111-2/1/7

L'ordonnance prévoit quelques exceptions au champ d'application. Les prescriptions concernant les émissions de CO₂ ne s'appliquent notamment pas aux VT et VUL à usage spécial suivants ni à certains véhicules militaires (art. 17a, al. 2, art. 17b, al. 2 et art. 17c, al. 2, ordonnance sur le CO₂) :

Exception	VT	VUL
Véhicules vétérans	X	X
Véhicules équipés de places autorisées pour le transport de personnes en fauteuil roulant	X	X
Ambulances	X	X
Véhicules destinés au transport des dépouilles (corbillards)	X	X
Véhicules blindés	X	X
Caravanes	X	X
Véhicules militaires utilisés à des fins militaires	X	X

L'exception concernant les véhicules militaires se réfère exclusivement aux véhicules immatriculés dans l'armée et destinés aux troupes. L'Office fédéral de l'armement (armasuisse), qui est compétent pour l'achat des véhicules de l'armée, est chargé de désigner les véhicules soumis à l'exception. Il informe les importateurs concernés lors de la commande de véhicules en leur indiquant si les véhicules sont exclus du champ d'application ou s'ils y sont soumis. Dans le cadre des décomptes, l'OFEN exclut les véhicules concernés du champ d'application de la réglementation sur le CO₂.

Pour des raisons de calendrier, l'OFEN se réserve le droit de tenir compte des véhicules militaires à exclure avec un décalage d'un trimestre. Par conséquent, il est possible que, dans les décomptes trimestriels, les véhicules à exclure qui ont été mis en circulation pour la première fois dans le trimestre en cours ne soient pas encore exclus. Néanmoins, toutes les exceptions sont prises en compte dans les décomptes annuels.

Les voitures de livraison équipées d'un système de propulsion à émission nulle et dont le poids total dépasse 3,50 t mais n'excède pas 4,25 t qui, mis à part le poids, correspondent à la définition d'une voiture de livraison et dont le surplus de poids au-delà de 3,50 t n'est dû qu'au système de propulsion à émission nulle relèvent en revanche du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules. Le surplus de poids est déterminé dans le cadre de l'immatriculation du véhicule. Conformément aux prescriptions européennes, l'attestation du surplus de poids est consignée sur la plaquette du constructeur ou sur le certificat de conformité européen (Certificate of Conformity ; CoC). En l'absence d'attestation, le véhicule doit être contrôlé par un organe d'expertise agréé au sens de l'annexe 2 ORT².

Entrent également dans le champ d'application les véhicules dont la vitesse maximale est, de par leur construction, inférieure à 50 km/h. Ceux-ci n'étaient, dans la pratique en matière d'exécution, pas concernés par les prescriptions concernant les émissions de CO₂ pour les véhicules neufs jusqu'à fin 2022. Cette pratique a été modifiée au 1^{er} janvier 2023. Désormais, tous les véhicules des catégories 1 (VT), 30 (voitures de livraison) et 38 (tracteurs à sellette légers) dont la vitesse maximale est, du fait de leur construction, inférieure à 50 km/h et qui ont été mis en circulation pour la première fois en Suisse à partir du 1^{er} janvier 2023 relèvent du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂ pour les véhicules neufs. L'état du véhicule au moment de sa première immatriculation en Suisse est déterminant pour la mesure des valeurs de CO₂. Les véhicules importés en Suisse et admis à la circulation en Suisse qui sont exonérés de droits de douane entrent aussi dans le champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂. Ils en étaient exemptés jusqu'au 21 avril 2025 dans la pratique en matière d'exécution. Cette pratique a été modifiée le 22 avril 2025 suite à un changement des systèmes informatiques concernés.

² Cf. FAQ de l'OFROU : [FAQ - dispositions relatives au poids et à la longueur pour les poids lourds respectueux de l'environnement.docx](#) et la directive 6 de l'asa : [Directives – asa](#)



Référence : BFE-443.111-2/1/7

3. Procédures d'essai reconnues et déterminantes

3.1 Émissions de CO₂

Depuis le 1^{er} janvier 2021, l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules se fonde uniquement sur les valeurs de consommation et de CO₂ déterminées selon la procédure d'essai WLTP³. Ces valeurs WLTP sont plus proches de la consommation réelle de carburant que les valeurs basées sur le NEDC⁴ qui étaient déterminantes jusqu'à fin 2020. Afin d'éviter un durcissement des valeurs cibles de CO₂ sans légitimité politique, les valeurs cibles applicables jusqu'à fin 2024 ont été adaptées, passant de 95 grammes de CO₂/km (selon le NEDC) à 118 grammes de CO₂/km (selon la procédure WLTP) pour les VT, et de 147 grammes de CO₂/km (selon le NEDC) à 186 grammes de CO₂/km (selon la procédure WLTP) pour les VUL (art. 17f, al. 2, ordonnance sur le CO₂).

Depuis le 1^{er} janvier 2025, les valeurs cibles applicables aux VT et aux VUL sont plus strictes (également selon la procédure WLTP). Elles sont fixées à 93,6 grammes de CO₂/km pour les VT et à 153,9 grammes de CO₂/km pour les VUL (art. 10, al. 1, let. a et b, loi sur le CO₂).

La procédure d'essai reconnue est l'essai de type 1 visée à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151, la valeur des émissions de CO₂ combinée est déterminante pour calculer la sanction. Les véhicules hybrides rechargeables dont les émissions de CO₂ combinées pondérées sont déterminantes constituent une exception. Depuis le 1^{er} janvier 2021, il n'est plus possible de faire valoir des valeurs NEDC dans le cadre de l'exécution (art. 25, al. 1, ordonnance sur le CO₂).

3.2 Poids à vide

Le poids à vide se fonde en principe sur la définition de l'art. 7, al. 1 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV, RS 741.41). Le «poids à vide» équivaut au poids du véhicule non chargé et prêt à rouler avec le réfrigérant, le lubrifiant et le carburant (au moins 90% de la contenance indiquée par le constructeur), y compris l'équipement additionnel éventuel, comme la roue de rechange, le dispositif d'attelage de remorques et l'outillage, l'équipement spécial éventuel et le conducteur, dont le poids est estimé à 75 kg. Le poids figure sur le CoC à la position 13.2 ou à la position 13.

Pour les véhicules qui ne disposent pas d'une attestation du poids à vide en vertu d'une réception générale-UE et pour les VUL ayant fait l'objet d'une réception par type (RT) multiétapes, le poids à vide est mesuré selon les prescriptions de l'OETV ou, pour les VUL multiétapes, le poids à vide est déterminé volontairement selon la procédure d'interpolation UE (cf. «Informations requises dans le cadre de la transmission de données calculées pour VUL multiétapes»).

À partir de 2025, la masse d'essai WLTP sera utilisée dans l'UE. Une modification correspondante est à l'étude pour la Suisse.

4 Sources de données déterminantes

Jusqu'à fin 2021, l'ordonnance sur le CO₂ définissait un ordre de classement précis des sources dont les émissions de CO₂ et le poids à vide des véhicules sont issus. Depuis début 2022, l'ordonnance sur le CO₂ dispose plus généralement que seules sont reconnues les sources de données officielles qui sont équivalentes au certificat de conformité européen CoC (art. 24, ordonnance sur le CO₂). L'ordre de classement des sources de données concrètes est depuis lors défini dans la présente directive (cf. ch. 4.1). Cela permet d'adapter de manière plus souple les processus d'exécution, notamment s'agissant du remplacement en cours progressif des réceptions par type et des fiches de données par des

³ Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers).

⁴ New European Driving Cycle (nouveau cycle européen de conduite).



Référence : BFE-443.111-2/1/7

données électroniques CoC (Coc numérique) dans le cadre de l'immatriculation des véhicules. Pour les véhicules immatriculés au moyen d'un CoC numérique, aucun numéro de RT n'est plus enregistré dans SIAC dans le cadre de l'immatriculation.

4.1 Ordre de classement des sources de données

Les données utilisées pour calculer la valeur cible spécifique et les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs doivent figurer dans un document établi par un constructeur de véhicules, une autorité étatique ou un des organes d'expertise étrangers ou suisses reconnus par l'État⁵ ; ce document doit équivaloir à un CoC⁶ (art. 24, ordonnance sur le CO₂). Toutes les données concernant un véhicule doivent provenir de la même source. Il n'est, en principe, pas admis de combiner des données de différentes sources.

L'ordre de classement des sources de données déterminantes pour calculer la sanction est le suivant :

1. Lorsqu'elles sont disponibles, les données du **CoC** sont déterminantes, indépendamment du fait qu'elles aient été recueillies dans le cadre de l'immatriculation au moyen du CoC numérique, qu'elles aient été annoncées par l'importateur (cf. ch. 2 ci-après) ou qu'elles aient été rassemblées dans le cadre de la certification (cf. ch. 3 ci-après). Si un véhicule est immatriculé au moyen d'une fiche de données électronique, les données du véhicule ressortant du CoC numérique qui sont déterminantes pour le calcul peuvent être obtenues directement par le biais de l'application IVI (Initial Vehicle Information) de l'Office fédéral des routes (OFROU). Dans ce cas, ce sont toujours des données du CoC qui sont utilisées. En cas d'immatriculation au moyen d'une fiche de données électronique, les éventuels facteurs de réduction du CO₂ pour les véhicules sont également pris en compte automatiquement (p. ex. éco-innovations selon l'art. 26 de l'ordonnance sur le CO₂).
2. Si un véhicule est immatriculé au moyen d'une **RT** ou d'une **fiche de données**, les données figurant sur la RT ou la fiche de données sont déterminantes (émissions de CO₂ au sens de l'art. 97, al. 4 et 5, poids à vide au sens de l'art. 7 OETV). Cela vaut également pendant la phase de transition précédant une immatriculation au moyen du CoC numérique. L'importateur peut cependant continuer à faire valoir les données du CoC pour ces véhicules. Il doit les remettre à l'OFEN au plus tard le 31 janvier suivant la fin de l'année de référence (art. 23, al. 2, ordonnance sur le CO₂).
3. Pour les véhicules au bénéfice d'une réception générale UE ne disposant ni de la fiche de données suisse/RT ni du CoC numérique, il convient de transmettre à l'OFROU la **déclaration d'importation, y compris la copie scannée du CoC original**. Les petits importateurs ont en plus besoin d'une attestation de l'OFEN pour pouvoir immatriculer le véhicule. Dans les deux cas, les données du CoC sont également déterminantes pour le décompte. Les éventuels facteurs de réduction du CO₂ des véhicules sont eux aussi automatiquement pris en compte (p. ex. éco-innovations visées à l'art. 26 de l'ordonnance sur le CO₂).
4. Les véhicules sans réception générale UE doivent être annoncés à l'OFROU avec la **déclaration électronique d'importation ainsi que les justificatifs physiques correspondants** avant la mise en circulation. Il convient de joindre les justificatifs physiques à la déclaration d'importation (attestation de conformité, évaluation de conformité, etc.). Les informations saisies à l'OFROU sont déterminantes dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO₂ pour les véhicules. Une fois que l'OFROU a saisi les données du véhicule pertinentes, les grands importateurs peuvent mettre en circulation les véhicules correspondants. Une fois les données saisies, les petits importateurs doivent obtenir une attestation auprès de l'OFEN pour immatriculer le véhicule.

⁵ Organes d'expertise reconnus par l'État conformément à l'annexe 2 de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (RS 741.511)

⁶ Évaluation de conformité ou attestation de conformité (art. 2, let. m et n, ORT, RS 741.511)



Référence : BFE-443.111-2/1/7

5. Si les attestations officielles reconnues font défaut pour les émissions de CO₂ et/ou le poids à vide, les émissions de CO₂ du véhicule sont déterminées à l'aide des **formules de calcul visées à l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO₂** (art. 25, al. 2, ordonnance sur le CO₂). Le poids à vide doit être déterminé par l'importateur par le biais du bulletin de pesage d'une balance étalonnée. Le bulletin de pesage doit être remis à l'OFROU dans le cadre de la demande de réception par type suisse ou d'un enregistrement de véhicule individuel.
6. En l'absence des données pertinentes pour le calcul des émissions de CO₂ selon l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO₂, on admet **350 grammes de CO₂/km pour les VT et 400 grammes de CO₂/km pour les VUL** (art. 25, al. 3, ordonnance sur le CO₂).

Le processus présenté à la page suivante illustre les différentes sources de données et leur utilisation dans le cadre du décompte.

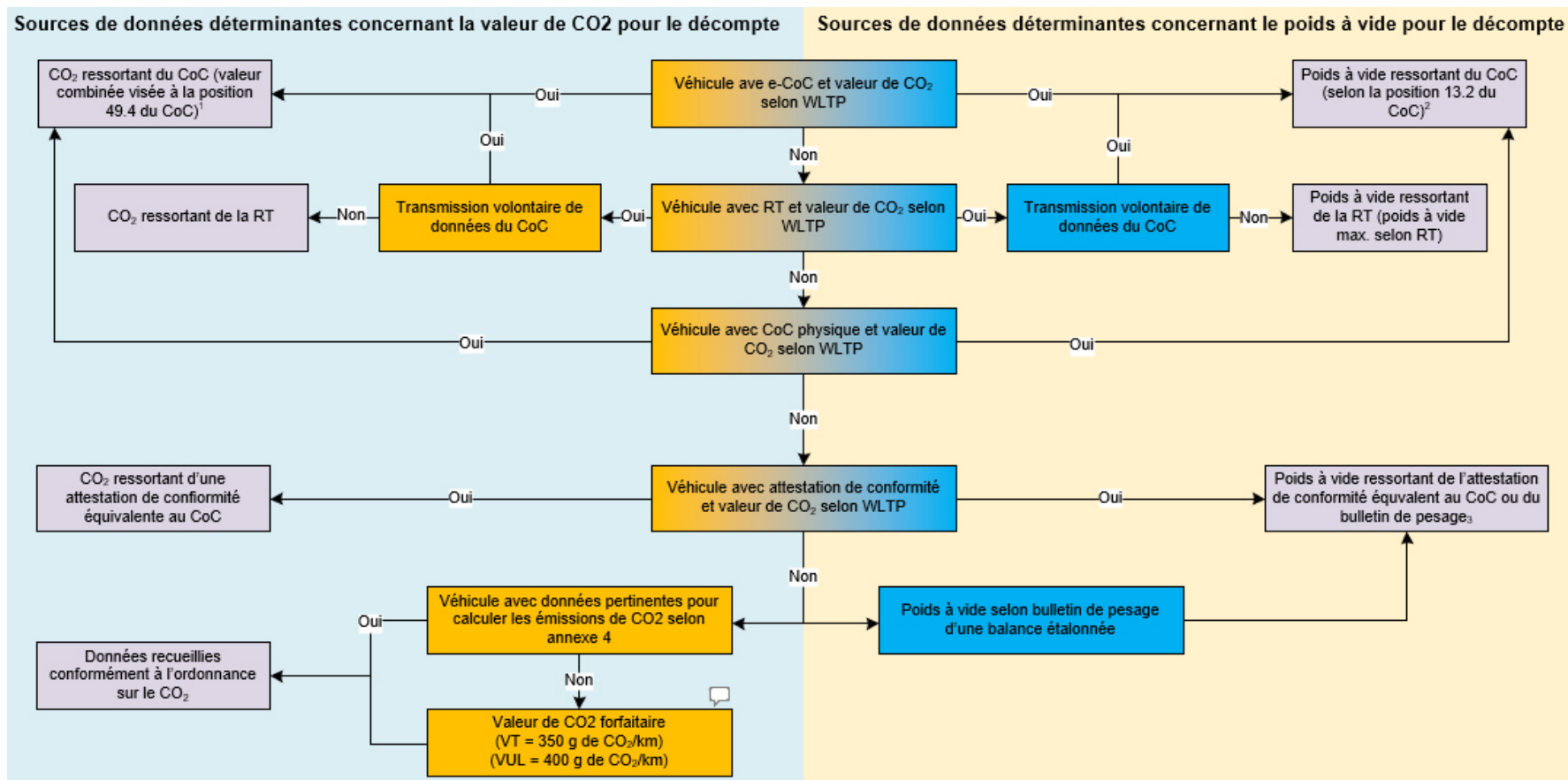


Figure 1

¹ Dans le cas des véhicules hybrides rechargeables (plug-in hybrid), la valeur combinée pondérée visée à la position 49.4 du CoC est déterminante.

² En l'absence de poids à vide selon la position 13.2 dans le CoC, le poids à vide visé à la position 13 est déterminant. Dans le cas des VUL multiétapes, le poids à vide déterminant est celui du véhicule en état de marche, pertinent pour les sanctions, conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.4, du règlement (UE) 2019/631, calculé sur la base de la masse selon la position 14.2 ou 14 du CoC.

³ Pour les VT, c'est le « poids à vide _à partir de » qui est déterminant et pour les VUL, le « poids à vide _jusqu'à ». Dans le cas des VUL multiétapes, le poids du véhicule complet mesuré dans le cadre du contrôle du véhicule par les autorités cantonales d'immatriculation est déterminant.





4.2 Exceptions à l'ordre de classement

En raison des caractéristiques spécifiques de certains véhicules, d'autres sources de données peuvent être utilisées dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂ :

1. Les VUL peuvent être importés en Suisse à différentes étapes de leur production, à savoir en tant que véhicules complets ou en tant que véhicules de base qu'un carrossier complètera sur place selon les souhaits du client. Dans le second cas, le véhicule est considéré comme un véhicule multi-étape (MultiStage Vehicles, MSV). Dans le cas des MSV, il appartient également à l'importateur du véhicule de base de procéder au décompte des émissions de CO₂. L'état du véhicule complet lors de la première immatriculation est déterminant pour le respect de la valeur cible. S'agissant du poids à vide, cela signifie que le poids à vide mesuré par l'organe d'expertise dans le cadre de l'immatriculation est déterminant. Le poids à vide provient donc du système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC)⁷.
2. L'état du véhicule lors de sa première immatriculation en Suisse est, en principe, déterminant pour les prescriptions concernant les émissions de CO₂. Si des véhicules sont modifiés avant l'immatriculation (p. ex. tuning ou transformations) de telle sorte qu'ils ne correspondent plus aux données techniques du CoC et ne peuvent donc plus être immatriculés par le biais du CoC, les sources de données supplémentaires nécessaires pour l'immatriculation sont également déterminantes pour l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂.
3. Si un véhicule dispose seulement de valeurs de mesure NEDC et n'a pas les attestations selon la procédure WLTP, les émissions de CO₂ déterminantes sont calculées conformément à l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO₂. La conversion des valeurs d'émission NEDC en valeurs d'émission WLTP n'est pas prévue dans l'ordonnance et est donc exclue (art. 25, al. 1 et 2, ordonnance sur le CO₂).

4.3 Procédure à suivre par les grands importateurs, en fonction de la source de données, dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂

Avant qu'un véhicule puisse être immatriculé auprès du service cantonal des automobiles, les grands importateurs sont tenus, en fonction des conditions/de la source de données, de respecter différentes procédures dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂. La Figure 2 illustre ces procédures selon la méthode d'immatriculation :

⁷ En l'absence de poids mesuré, le poids à vide du véhicule en état de marche, pertinent pour les sanctions, conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.4, du règlement (UE) 2019/631, peut être calculé sur la base de la masse selon la position 14.2 ou 14 du CoC.





Référence : BFE-443.111-2/1/7

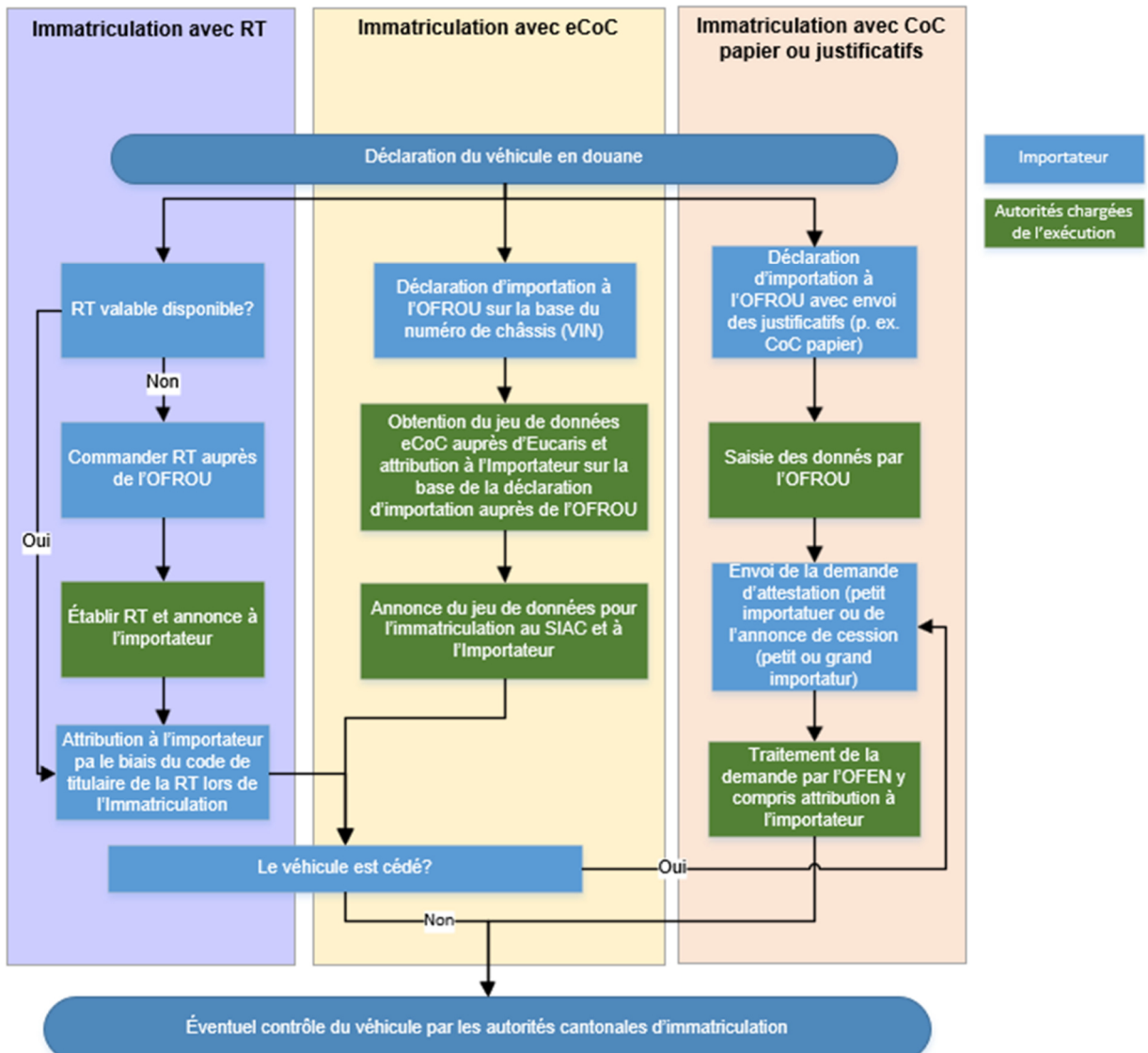


Figure 2

5. Données des véhicules déterminantes et résultats du calcul

5.1 Sélection et traitement des données d'exécution

Le calcul de la sanction s'appuie sur un jeu de données de tous les véhicules immatriculés pour la première fois en Suisse durant l'année de référence. Ce jeu de données provient du système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC, cf. art. 89b, let. m, LCR⁸ en relation avec l'OSIAC⁹). À partir de ce jeu de données SIAC, les véhicules sont sélectionnés conformément au champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂ (cf. ch. 2).

Dans un deuxième temps, les véhicules relevant du champ d'application sont complétés au moyen de données techniques provenant des sources visées au ch. 4.

⁸ Loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01).

⁹ Ordonnance sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (RS 741.58).



Référence : BFE-443.111-2/1/7

Les véhicules sont attribués aux grands importateurs et aux groupements d'émission inscrits auprès de l'OFEN.

Lors du décompte, chaque grand importateur reçoit deux fichiers Excel sur la base de ces données : une liste de ses véhicules tenus de respecter une valeur cible et les résultats de calcul s'y référant.

5.2 Liste des véhicules

Le premier fichier fourni à l'importateur contient une liste de tous les véhicules neufs immatriculés durant l'année de référence et qui sont décomptés conformément aux critères du ch. 5.1. À chaque ligne correspond un véhicule. Les indications suivantes figurent dans le fichier :

Intitulé de la colonne	Description, source des données
ID_Deb	Numéro de débiteur du grand importateur
NameEG	Nom du grand importateur ou du groupement d'émissions
IDE	Numéro d'identification des entreprises
Name_Importeur oder_EG	Nom de l'importateur responsable de l'admission/du décompte du véhicule
TG	Code de réception par type (RT) selon l'enregistrement dans SIAC
VIN	Vehicle Identification Number / Numéro de châssis selon l'enregistrement dans SIAC
Marke	Marque
Getriebe	Code de boîte de vitesse
Treibstoff	Type de carburant du véhicule
Leergewicht	Poids déterminant à vide du véhicule selon l'ordre de classement des sources (cf. ch. 4 de la présente directive)
CO2	Émissions de CO ₂ selon la source de données déterminante indiquée au ch. 4
CO2_AbzugOekolnov	Déduction pour les réductions des émissions de CO ₂ obtenues au moyen d'écotechnologies en tenant compte du facteur de multiplication visé à l'art. 26, al. 2, ordonnance sur le CO ₂
CO2_massg ¹⁰	Valeur de CO ₂ déterminante selon la colonne CO ₂ en tenant compte le cas échéant de facteurs de réduction du CO ₂ comme la déduction de la part des écotechnologies (art. 26, ordonnance sur le CO ₂)
Bemerkung	Champ pour les remarques dans le cadre de la vérification du décompte annuel provisoire par le grand importateur

5.3 Participation à la correction de la liste des véhicules par l'importateur

L'OFEN communique aux grands importateurs chaque année en février la liste des véhicules selon le ch. 5.2 ainsi que le calcul des sanctions établi sur cette base (décompte annuel provisoire). Les importateurs disposent d'environ un mois pour vérifier ledit décompte provisoire et signaler à l'OFEN les éventuelles erreurs ou imprécisions à des fins de clarification/correction (en vertu de l'obligation de collaborer

¹⁰ Lorsque l'on dispose des données de la RT et du CoC, elles sont comparées. Si la valeur du CoC pour les émissions de CO₂ ou le poids à vide diffère notablement de la valeur de la RT, on adoptera automatiquement la valeur de la RT. Si l'une des deux valeurs est remplacée en vertu de cette vérification, l'autre subsiste.



Référence : BFE-443.111-2/1/7

visée à l'art. 13, al. 1, PA¹¹). Si l'importateur estime qu'une valeur est erronée ou s'il manque une valeur pour un véhicule donné, il est tenu d'attester les nouvelles valeurs au moyen de la source correspondante et d'apporter une justification sous forme de mots-clés dans la colonne «Bemerkung» (remarque) de la liste des véhicules pour le véhicule concerné. Les véhicules manquants doivent être ajoutés à la liste des véhicules en incluant toutes les données pertinentes et être marqués en couleur. Les importateurs doivent renvoyer la liste des véhicules complétée à l'OFEN, sous forme électronique, y compris les éventuelles attestations et avant l'expiration du délai imparti. Les données transmises ultérieurement ne sont pas prises en compte (art. 13, al. 2, PA).

5.4 Résultats du calcul

Le second fichier fourni à l'importateur contient un tableau des résultats du calcul fondés sur les données de la liste des véhicules. Le calcul s'appuie sur les formules et les paramètres fixés dans la loi.

Les indications ci-après figurent dans le fichier :

Intitulé de la colonne	Description, source des données
RefJahr	Année de référence du décompte
ID_Deb	Numéro de débiteur de l'importateur
NameEG	Nom du grand importateur resp. groupement d'émissions
Nischenpool	Désignation et mode de calcul dans ce pool de véhicules : marques diverses (aucune entrée), décompte individuel (E).
AnzFz_total	Nombre total de véhicules dans le pool de véhicules
AnzFz_LEV	Nombre de véhicules dont les émissions de CO ₂ sont <50 g/km
LeerGewicht	Poids à vide moyen de tous les véhicules du pool, résultat non arrondi
CO2_massg_vor_ST_ZMA	Émissions moyennes de CO ₂ de tous les véhicules du pool, avec prise en compte des facteurs de réduction du CO ₂ (déduction éco-innovations), arrondies à 3 décimales, sans la réduction des émissions moyennes de CO ₂ obtenue par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables et sans la réduction du fait du dépassement des parts prévues de véhicules à faible taux d'émission ou à émission nulle
a_verwendet	Facteur de coefficient angulaire des droites de la valeur cible utilisé dans le calcul de la sanction
CO2_Einsparung_g_km_ST	Réduction des émissions moyennes de CO ₂ par la prise en compte des carburants synthétiques renouvelables
CO2_Reduktion_LEV_ZMA	Réduction des émissions moyennes de CO ₂ du fait du dépassement des parts prévues de véhicules à faible taux d'émission ou à émission nulle
CO2_Massgebend	Moyenne déterminante des émissions de CO ₂ de tous les véhicules du pool avec prise en compte des facteurs de réduction du CO ₂ (déduction éco-innovations) et avec prise en compte de la réduction des émissions moyennes de CO ₂ obtenue par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables et de la réduction du fait du dépassement des parts prévues de véhicules à faible taux d'émission ou à émission nulle

¹¹ Loi fédérale sur la procédure administrative, RS 172.021.



Référence : BFE-443.111-2/1/7

Intitulé de la colonne	Description, source des données
Ziel	Valeur cible spécifique de l'importateur, calculée sur la base du poids à vide moyen des véhicules du pool, arrondie à trois décimales (annexe 4a, ordonnance sur le CO ₂).
Ziel_Abweichung	Écart entre les émissions moyennes de CO ₂ et la valeur cible spécifique calculée, arrondi au centigramme
Sanktion	Montant de la sanction en francs suisses. Produit de l'écart par rapport à la valeur cible, des montants des sanctions (annexe 5, ordonnance sur le CO ₂) et du nombre de véhicules du pool

6. Méthode de calcul et statut d'importateur pour l'année suivante

Sur la base de la liste des véhicules, l'OFEN calcule la valeur cible et les émissions moyennes de CO₂ dans chaque pool de véhicules et examine si le grand importateur correspondant doit s'acquitter d'une sanction. Son statut d'importateur pour l'année suivante en découle également (cf. ch. 6.2 ci-après). Pour plus de précisions sur le procédé de calcul, il est possible de se reporter à l'exemple de calcul pour les grands importateurs publié sur le site Internet de l'OFEN, qui est actualisé chaque année :

VT : [Voitures de tourisme \(VT\) \(admin.ch\)](#) → «Documents»

VUL : [Voitures de livraison et tracteurs à sellette légers \(admin.ch\)](#) → «Documents»

6.1 Méthode de calcul pour l'année de référence

Les importateurs se répartissent, en fonction de la taille de leur parc de véhicules neufs, en grands importateurs (parc comportant, en fin d'année de référence, au moins 50 VT ou au moins 6 VUL, cf. art. 18, al. 1, let. a et b, ordonnance sur le CO₂) et petits importateurs (parc comportant, en fin d'année de référence, moins de 50 VT ou moins de 6 VUL, cf. art. 20 de l'ordonnance sur le CO₂). Pour les grands importateurs, le décompte est fait en fin d'année de référence sur l'ensemble du parc de véhicules neufs en prenant en compte les émissions de CO₂ moyennes. Les petits importateurs doivent procéder au décompte individuellement pour chaque véhicule (art. 11, al. 1 et 5, loi sur le CO₂).

6.2 Statut d'importateur pour l'année suivante

Les importateurs dont le parc de véhicules neufs comprenait au moins 50 VT ou au moins 6 VUL l'année précédente sont automatiquement considérés comme grands importateurs pour l'année de référence (art. 18, al. 2, ordonnance sur le CO₂). Cependant, leur statut de grand importateur, et donc le décompte à effectuer sur l'ensemble du parc de véhicules neufs, sont de nature provisoire : si le parc de véhicules comprend moins de 50 VT ou moins de 6 VUL à la fin de l'année de référence, l'importateur est considéré comme petit importateur et doit par conséquent procéder au décompte pour chaque véhicule (art. 18, al. 4, ordonnance sur le CO₂).

Les importateurs dont le parc de véhicules neufs comprend moins de 50 VT ou moins de 6 VUL peuvent, comme jusqu'ici, déposer une demande afin d'être traités provisoirement comme grands importateurs pour l'année suivante (art. 18, al. 3, ordonnance sur le CO₂). Ils déposent donc une nouvelle demande si possible avant le début d'une année de référence.



Référence : BFE-443.111-2/1/7

7. Transmission de données du CoC

Tous les grands importateurs qui mettent en circulation en Suisse des véhicules au moyen d'une RT ou d'une fiche de données peuvent remettre à l'OFEN l'année suivant l'année de référence, au plus tard le 31 janvier, les données basées sur le CoC en vue du calcul de la sanction (art. 23, al. 2, ordonnance sur le CO₂). Suite à la transmission des données du CoC, ces dernières priment par rapport aux données de la RT pour les véhicules correspondants.

7.1 Informations requises dans le cadre de la transmission de données du CoC

Si un importateur veut faire valoir les données du CoC, il doit transmettre les informations suivantes pour les véhicules concernés :

- le numéro d'identification du véhicule (VIN);
- les émissions de CO₂ combinées selon la procédure d'essai WLTP (position 49.4 du CoC, art. 25, al. 1 ordonnance sur le CO₂). Pour les véhicules hybrides rechargeable (plug-in hybrid), les émissions de CO₂ combinées pondérées sont déterminantes. Pour les véhicules qui ne disposent pas d'émissions de CO₂ dans le CoC selon la procédure d'essai WLTP, les émissions de CO₂ déterminantes doivent être calculées selon l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO₂ et la valeur calculée doit être inscrite (art. 25, al. 2, ordonnance sur le CO₂). Pour ces véhicules, les paramètres de calcul pertinents doivent être indiqués dans des colonnes supplémentaires de la liste.
- le poids effectif à vide (position 13.2 du CoC), sinon le poids en état de marche (position 13 du CoC);
- les éventuelles technologies innovantes (éco-innovations) et la réduction des émissions de CO₂ qui en résulte selon le CoC;
- le numéro d'identification des entreprises.

Toutes les données concernant un véhicule doivent provenir de la même source.

7.2 Informations requises dans le cadre de la transmission de données calculées pour VUL multiétapes

Si les données issues de la procédure d'interpolation selon le règlement (UE) 2017/1151 doivent être utilisées pour les VUL ayant fait l'objet d'une RT multiétapes (Multi-Stage Vehicles, MSV), les bases de calcul doivent être mises à disposition comme suit, conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.2, du règlement (UE) 2019/631 :

- le poids à vide du véhicule en état de marche, pertinent pour les sanctions, conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.4, du règlement (UE) 2019/631, calculé sur la base de la masse selon la position 14.2 ou 14 du CoC¹². Celui-ci est pris en compte à la place du poids selon la position 13.2 ou 13 du CoC.
- la valeur de CO₂ pertinente pour les sanctions, calculée à l'aide de la méthode d'interpolation conformément au point 3.2.3.2 ou 3.2.4 de l'annexe XXI, sous-annexe 7, du règlement (UE) 2017/1151. Pour ce faire, il convient d'utiliser l'outil de calcul mis à disposition par le constructeur du véhicule de base conformément à l'annexe XII, point 2.3, du règlement (UE) 2017/1151.

¹² Si l'importateur dispose de valeurs de mesure du véhicule complété par le carrossier, celles-ci peuvent également être soumises et utilisées comme base pour le calcul des valeurs de CO₂ selon la méthode d'interpolation, pour autant qu'il s'agisse d'une attestation officielle reconnue selon le ch.4.1.



Référence : BFE-443.111-2/1/7

7.3 Éco-innovations

Lorsqu'il s'agit de faire valoir une réduction des émissions de CO₂ obtenue par l'utilisation de technologies innovantes, les données du CoC doivent être transmises et utilisées comme base de mesure pour le véhicule concerné, car les éco-innovations figurent de façon exclusive dans le CoC et ne sont pas indiquées dans d'autres sources de données (p. ex. RT). La prise en considération des éco-innovations est possible uniquement dans certaines limites. La réduction maximale des émissions moyennes de CO₂ (obtenue par l'utilisation de technologies innovantes) dont il est tenu compte pour un parc de véhicules neufs de grands importateurs est de 7 grammes de CO₂/km (art. 26, al. 1, ordonnance sur le CO₂).

7.4 Procédure de transmission des données du CoC

- Les données mentionnées aux ch. 7.1 et 7.2 de la présente directive doivent être envoyées à l'OFEN par courriel (co2-auto@bfe.admin.ch) sous la forme d'un fichier Excel (cf. exemple au ch. 7.5).
- Pour le décompte annuel final, seules les données qui ont été fournies à l'OFEN jusqu'au 31 janvier suivant l'année de référence seront prises en considération.
- Les importateurs qui remettent des données du CoC de VT et de VUL doivent établir une liste séparée pour chaque type de véhicule.

7.5 Exemple de transmission des données du CoC

IDE	Marque	N° VIN	Poids à vide	CO ₂	Ino-Tech_1*	CO ₂ _1**	Colonnes supplémentaires***
CHEXX	Marque XY	ABC12345678901234	1707	199			
CHEXX	Marque XY	ABC98765432109876	1505	165	eX XX	1.2	
CHEXX	Marque XY	ABC12345432123454	1450	130			
CHEXX	Marque XY	ABC01230123012301	1395	125	eX XX	2	
CHEXX	Marque XY	ABC12312312312312	1425	127	eX XX	1.5	
CHEXX	Marque XY	ABC54321543215432	1430	120			

*Code de l'éco-innovation

** Baisse des émissions de CO₂ en g/km grâce à l'éco-innovation

*** Colonnes supplémentaires pour les véhicules dont les émissions de CO₂ sont calculées selon l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO₂ (cf. ch. 4.1 – point 5). Pour ces véhicules, il convient de compléter au moins 3 colonnes avec les données du CoC suivantes (type de carburant : position 26 du CoC, puissance en kw : position 27 du CoC, type de transmission : position 28 du CoC).

Les importateurs disposent d'un modèle Excel correspondant pour la remise des données : <https://www.bfe.admin.ch/auto-co2> → Voitures de tourisme/voitures de livraison et tracteurs à sellette légers → Documents → Formulaire et notices → Remise des données_Template

7.6 Contrôle des données du CoC transmises

L'OFEN peut exiger que l'importateur remette un duplicata ou une copie du CoC original aux fins de contrôle des données transmises (art. 23, al. 3, ordonnance sur le CO₂, RS 641.711). Dans le cas de MSV, il faut également fournir l'extrait généré par l'outil de calcul concernant les données calculées et servant de base.



Référence : BFE-443.111-2/1/7

8. Réduction des émissions de CO₂ au moyen de carburants synthétiques renouvelables

Les importateurs ont la possibilité de réduire, sur le plan comptable, les émissions moyennes de CO₂ de leur parc de véhicules neufs via la prise en compte de la réduction du CO₂ réalisée par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables (art. 11a de la loi sur le CO₂).

Sont considérés comme des carburants synthétiques renouvelables les carburants renouvelables produits en utilisant d'autres sources d'énergie que la biomasse (art. 26b, al. 2, let. a, ordonnance sur le CO₂).

Par ailleurs, le carburant concerné doit être utilisé pour propulser des véhicules afin d'être pris en compte dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO₂ (art. 26b, al. 2, let. b, ordonnance sur le CO₂). Si ce carburant est utilisé à d'autres fins, telles que le chauffage de bâtiments ou l'exploitation d'avions, la réduction des émissions CO₂ correspondante n'est pas imputable dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO₂ générées par des véhicules. Il incombe au responsable de la mise sur le marché du carburant de déclarer à quelle fin le carburant sera utilisé (en indiquant le secteur « Trafic ») lors de l'annulation de la garantie d'origine. L'OFEN se réserve le droit de demander pour vérification le certificat fiscal des carburants synthétiques pris en compte.

Aujourd'hui, seuls les agents énergétiques figurant dans le tableau suivant sont considérés comme des carburants synthétiques renouvelables au sens de l'art. 26b, al. 2, ordonnance sur le CO₂. La réduction des émissions de CO₂ est calculée sur la base des facteurs d'émissions des équivalents fossiles mentionnés à l'annexe 10 de l'ordonnance sur le CO₂.

Carburant synthétique renouvelable imputable	Remplace les combustibles fossiles
Diesel Power-to-Liquid	Diesel
Éthanol Power-to-Liquid	Essence
Méthanol Power-to-Liquid	Essence
Méthane Power-to-Gaz	Méthane

Les carburants doivent en outre satisfaire aux exigences visées à l'art. 35d de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'art. 3 de l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC). Ce point est couvert par l'exécution de l'OMCC et de l'art. 35d LPE, qui interdit la mise en circulation de combustibles et de carburants ne satisfaisant pas aux exigences.

Il est interdit de décompter l'hydrogène (renouvelable) utilisé pour les véhicules à pile à combustible, car il n'est pas considéré comme du carburant selon la législation sur l'imposition des huiles minérales.

Si un fournisseur de carburant synthétique renouvelable attribue par contrat la plus-value écologique d'une certaine quantité de carburant à un importateur de véhicules, l'importateur peut alors demander que la réduction du CO₂ réalisée par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables soit prise en compte dans le calcul des émissions de CO₂ de son parc de véhicules neufs (art. 11a de la loi sur le CO₂ en relation avec l'art. 26b de l'ordonnance sur le CO₂). La preuve que la plus-value écologique des quantités de carburants synthétiques à prendre en compte est imputée exclusivement au parc de l'importateur qui dépose la demande (et non à d'autres obligations légales ou à d'autres importateurs)



Référence : BFE-443.111-2/1/7

est fournie par l'attribution indiquée sur la garantie d'origine dans le système des garanties d'origine. À cet effet, l'importateur de véhicules doit se mettre d'accord avec le fournisseur de carburant (responsable de la mise sur le marché ou détenteur ultérieur de la garantie d'origine) afin que ce dernier inscrive l'attribution sur la garantie d'origine. Par ailleurs, le responsable de la mise sur le marché du carburant doit annuler la garantie d'origine (en indiquant le secteur « Trafic ») afin de pouvoir l'utiliser comme preuve de la réduction des émissions de CO₂. L'annulation doit toujours être effectuée avant la fin d'un trimestre (art. 4c, al. 2, let. a, et 3, de l'ordonnance sur l'énergie). L'importateur de véhicules ne joue aucun rôle dans le registre des garanties d'origine. Lors de l'attribution, le responsable de la mise sur le marché du carburant doit saisir les informations suivantes :

- instrument : prescriptions concernant les émissions de CO₂ pour les véhicules
- IDE de l'importateur de véhicules conformément à l'annonce auprès de l'OFEN
- parc de véhicules (VT/VUL/VULo)
- année de l'imputation

Il est possible de consulter les dispositions relatives à l'attribution de carburants synthétiques renouvelables dans le manuel du système de registre. L'attribution doit être effectuée dans les 18 mois suivant l'établissement de la garantie d'origine en vertu de l'ordonnance du DETEC sur la garantie d'origine pour les combustibles et les carburants (OGOC, RS 730.010.2).

Si la garantie d'origine est attribuée et annulée, l'importateur de véhicules doit déposer auprès de l'OFEN une demande de prise en compte de la réduction des émissions de CO₂ au plus tard le 3 janvier de l'année suivant l'année de référence correspondante (conformément à l'art. 11a, al. 1, loi sur le CO₂ et à l'art. 26b, al. 3, let. a et b, ordonnance sur le CO₂).

Les quantités de carburant ainsi attribuées sont imputées au maximum jusqu'à ce que le dépassement de l'objectif soit ramené à 0. Il incombe à l'importateur de veiller à ce que l'attribution des quantités de carburant à sa flotte soit correcte. Les garanties d'origine attribuées qui constituent un surplus échoient. Un remboursement aux fournisseurs de carburant, une comptabilisation pour des périodes ultérieures, une cession de garanties d'origine entre importateurs de véhicules ou à un autre parc de véhicules neufs d'une autre catégorie de véhicules du même importateur ne sont pas possibles dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂.

Le calcul de la réduction des émissions de CO₂ obtenue par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables se fait conformément aux indications de l'annexe 4b de l'ordonnance sur le CO₂. Ce calcul figure dans l'exemple fourni pour les grands importateurs.

Selon l'annexe 4b, la réduction est convertie en grammes de CO₂/km en tenant compte la durée de vie moyenne attendue des VT et des VUL. La prise en compte ne varie pas selon le mode de propulsion des véhicules dans le parc de véhicules neufs, mais uniquement selon le carburant fossile remplacé.

9. Transmission de données de véhicules modifiés

À compter de 2025, les importateurs de véhicules modifiés avant la première immatriculation ont le choix d'utiliser les données du CoC (véhicule de base) ou celles du véhicule modifié (il n'est pas permis de mélanger les sources de données). Dans le premier cas, l'importateur peut utiliser les procédures habituelles (portail « Importation d'un véhicule » et plateforme eGov) pour satisfaire aux prescriptions concernant les émissions de CO₂. Dans le second cas, l'importateur doit fournir une preuve de mesure d'émissions de CO₂ selon la procédure d'essai WLTP, produite par un organe d'expertise officiellement reconnu. Alternativement, la valeur de CO₂ pertinente pour les sanctions peut être calculée à l'aide de la méthode d'interpolation conformément au point 3.2.3.2 ou 3.2.4 de l'annexe XXI, sous-annexe 7, du règlement (UE) 2017/1151. Pour se faire, il convient d'utiliser l'outil de calcul du constructeur du



Référence : BFE-443.111-2/1/7

véhicule de base conformément à l'annexe XII, point 2.3, du règlement (UE) 2017/1151. Si aucune des deux preuves n'est disponible, les émissions de CO₂ sont calculées au moyen des formules de calcul figurant à l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO₂. Le poids à vide déterminant du véhicule modifié est déterminé par un bulletin de pesage ou dans le cadre du contrôle technique du véhicule. Dans le cas des véhicules modifiés, les conditions de transmission de données applicables sont identiques à celles de l'envoi de CoC (selon chapitre 7). Elles doivent cependant faire l'objet d'une liste séparée. Les informations à transmettre sont les suivantes :

- numéro d'identification des entreprises (IDE) ;
- marque du véhicule ;
- numéro d'identification du véhicule (VIN) ;
- poids effectif à vide selon le rapport d'expertise ;
- émissions de CO₂ spécifiques du véhicule, selon la méthode de mesure WLTP ;
- type de carburant¹³ ;
- puissance en kw¹³ ;
- type de transmission¹³.

La preuve du calcul des émissions de CO₂ doit être envoyée ainsi qu'une copie du rapport d'expertise.

En cas de cessions, un formulaire spécifique doit être utilisé, auquel les documents susmentionnés doivent être attachés (cf. ch. 10). Ce formulaire est disponible sur le site web de l'OFEN depuis 2025 : [Processus de cession](#).

10.Reprise de véhicules

Chaque importateur a la possibilité de céder des véhicules à un grand importateur pour le calcul de la sanction applicable dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO₂. Le grand importateur reprend les véhicules concernés qui feront ainsi partie de son parc de véhicules neufs déterminant pour le calcul de la sanction (art. 22a, al. 1, ordonnance sur le CO₂). La cession doit être annoncée à l'OFEN par le biais du portail eGovernment DETEC et ce, avant la première immatriculation des véhicules concernés en Suisse (art. 22a, al. 2, ordonnance sur le CO₂). Si une cession est effectuée pour un tiers, il faut obligatoirement disposer d'une procuration de cession (service eGov «gérer les procurations de cession»). L'attribution de droits administratifs ne déploie aucun effet juridique en lien avec les cessions.

Dans quelques cas exceptionnels, ces cessions ne peuvent pas être traitées par les nouveaux systèmes informatiques d'exécution (EGOV et portail KDI). Cela concerne en particulier les véhicules dont le VIN ne comporte pas 17 caractères, les véhicules modifiés pour lesquels on fait valoir des données divergentes du CoC ou les véhicules utilitaires à émission nulle de catégorie N2 (d'un poids total maximal de 4250 kg - motion Bourgeois). Pour ces cas, l'OFEN a mis en place une solution alternative. Les véhicules doivent être cédés au moyen du formulaire conçu à cet effet, publié sur le site Internet de l'OFEN : [Processus de cession](#).

Les cessions après la première immatriculation en Suisse sont impossibles. Une VT ou un VUL ne peuvent être cédés qu'une seule fois. Une cession ne peut pas être révoquée (art. 22a, al. 2 et 3, ordonnance sur le CO₂).

¹³ Colonnes supplémentaires pour les véhicules dont les émissions de CO₂ sont calculées selon l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO₂



Référence : BFE-443.111-2/1/7

Si un grand importateur reprend un véhicule d'un importateur conformément à l'art. 22a de l'ordonnance sur le CO₂, il doit s'assurer que ce véhicule a été importé et immatriculé en Suisse pour être utilisé conformément aux fins prévues et qu'il ne s'agit pas d'un abus de droit, dans le seul but de faire le commerce des crédits carbone (cf. aussi ch. 10).

11. Contournements des règles

Dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs, l'OFEN a constaté dans le passé davantage d'activités laissant présumer un abus de droit. Les activités constituant un abus de droit sont des actes entrepris dans le seul but de contourner des obligations légales, mais qui, en soi, ne violent pas les termes de la loi. Un tel comportement n'est pas protégé par la loi (art. 2, al. 2, CC). Les deux principaux types de comportements abusifs suivants ont été observés :

11.1 Immatriculation de véhicules sous un type de véhicule ne correspondant pas à leur utilisation

Un véhicule est modifié de manière à être classé dans une catégorie de véhicule qui est soit soumise à des valeurs cibles de CO₂ plus élevées, soit totalement exclue du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules neufs. Le but n'est pas de l'utiliser en tant que véhicule du type correspondant pour circuler en Suisse, mais de profiter des valeurs cibles de CO₂ plus élevées en vigueur ou de l'absence de valeurs cibles de CO₂ pour ce type de véhicule. Après cette première immatriculation déterminante en vertu de la loi sur le CO₂, le véhicule est transformé et, immédiatement ou après un court délai, il est immatriculé à nouveau sous le type initial de véhicule. Comme il s'agit de la deuxième mise en circulation, il n'est en principe pas comptabilisé dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂. Cette première immatriculation n'a pas de fin en soi puisque le véhicule n'est pas utilisé conformément à son immatriculation pour circuler en Suisse, mais n'est qu'un moyen d'éviter une sanction pour le véhicule en question.

Une telle pratique doit donc être considérée comme un abus de droit. Pour déterminer la sanction, on prendra en compte dans un tel cas l'immatriculation conformément à l'utilisation finale en Suisse et non pas l'immatriculation conformément à l'état lors de la première immatriculation.

11.2 Immatriculation de courte durée concernant des véhicules électriques

Des véhicules électriques sont importés en Suisse et officiellement immatriculés, mais ils ne sont pas ou presque pas utilisés en Suisse. Tout de suite après ou passé une courte période, les véhicules sont mis hors circulation et, dans certains cas, réexportés. Les véhicules ne sont donc pas importés et immatriculés pour une utilisation conforme aux fins prévues, c'est-à-dire pour circuler en Suisse, mais uniquement pour réduire la moyenne des émissions de CO₂ d'un parc de véhicules relevant de la législation sur le CO₂. Cette façon d'immatriculer des véhicules électriques n'a pas non plus de fin en soi, puisqu'elle ne vise pas l'utilisation du véhicule électrique pour circuler en Suisse, mais n'est qu'un moyen employé pour réduire ou éviter une sanction pour un parc de véhicules relevant de la législation sur le CO₂. Une telle pratique doit donc également être considérée comme un abus de droit.

11.3 Procédure applicable dans le cas de véhicules immatriculés de manière abusive

Les autorités chargées de l'exécution n'acceptent aucun acte d'abus de droit dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂ des véhicules et prennent des mesures appropriées si de telles activités sont constatées. Les véhicules concernés par les deux procédures décrites ci-dessus ne sont notamment pas pris en compte dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO₂.



Référence : BFE-443.111-2/1/7

12. Contact et interlocuteurs

Contact pour les questions générales

Si vous avez des questions juridiques ou des remarques concernant le calcul de la sanction ou les données des véhicules, les collaborateurs de l'OFEN chargés de la mise en œuvre se tiennent à votre disposition :

Voitures de tourisme :

Mirco Studer, spécialiste Efficacité énergétique des transports :
mirco.studer@bfe.admin.ch, tél. +41 (0)58 462 54 07

Véhicules utilitaires légers :

Elias Zurfluh, spécialiste Efficacité énergétique des transports :
elias.zurfluh@bfe.admin.ch, tél. +41 (0)58 465 21 07

Contact pour les questions liées à la numérisation de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂

En cas de questions au sujet de la numérisation de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂, Adolf Zobrist et Matthias Vogt se tiennent à votre disposition : co2-auto@bfe.admin.ch, tél. +41 (0)58 464 54 40