



## Fiche d'information

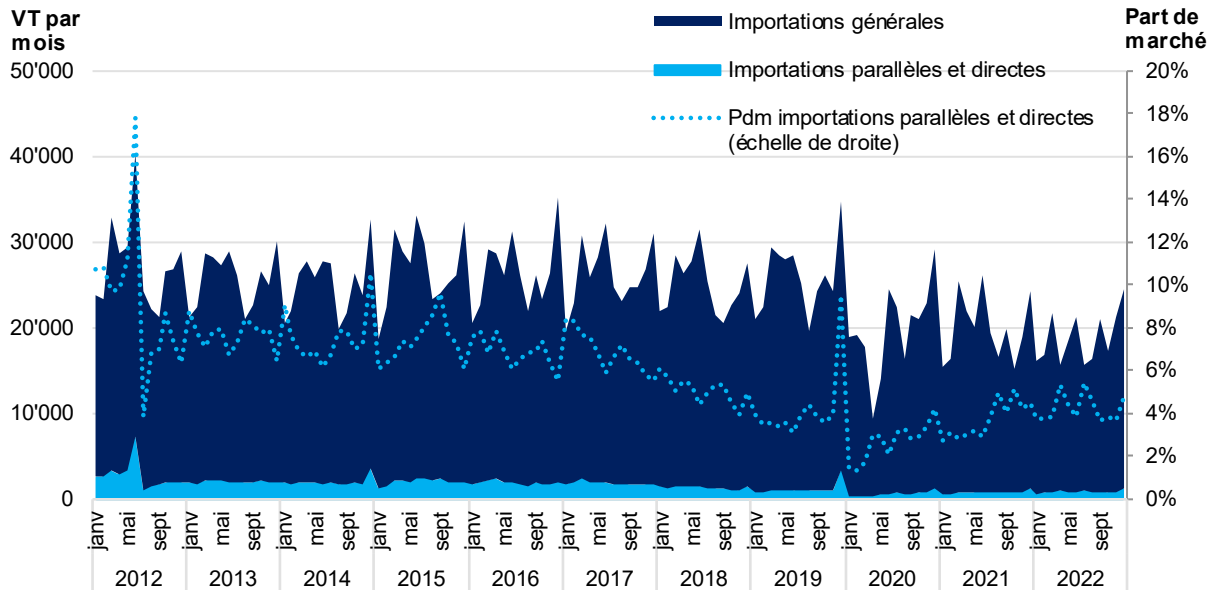
### Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme en 2022

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

En 2022, environ 230 000 voitures de tourisme (VT) neuves 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 d'émissions de CO<sub>2</sub>. Cela correspond à une baisse de 5,6% par rapport à 2021 et de près de 28% par rapport à 2019, année précédant la crise. L'attaque de l'Ukraine par la Russie a ralenti la reprise économique qui se profilait après le recul de la pandémie. La production automobile continue à souffrir de l'interruption partielle des chaînes d'approvisionnement et de la pénurie de composants et de puces électroniques. Les prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> s'appliquent non seulement aux véhicules neufs, mais aussi aux VT 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 VT neuves de 2012 à 2022 selon le type d'importation.

#### Voitures de tourisme nouvellement immatriculées

en fonction du type d'importateur



**Graphique 1:** VT nouvellement immatriculées en fonction du type d'importation et par mois. Source des données: OFROU (SIAC)

Les fortes fluctuations de la part de marché des importations parallèles et directes s'expliquent par les effets transitoires découlant de l'introduction de nouvelles valeurs cibles de CO<sub>2</sub>. Les prescriptions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Les dispositions destinées à faciliter leur introduction sont arrivées à échéance en 2015 et la valeur cible a été réduite de 130 à 95 g de CO<sub>2</sub>/km au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, la procédure NEDC (nouveau cycle européen de conduite) a été remplacée par la nouvelle procédure WLTP (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers) pour la mesure des émissions de CO<sub>2</sub>. 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'importation.

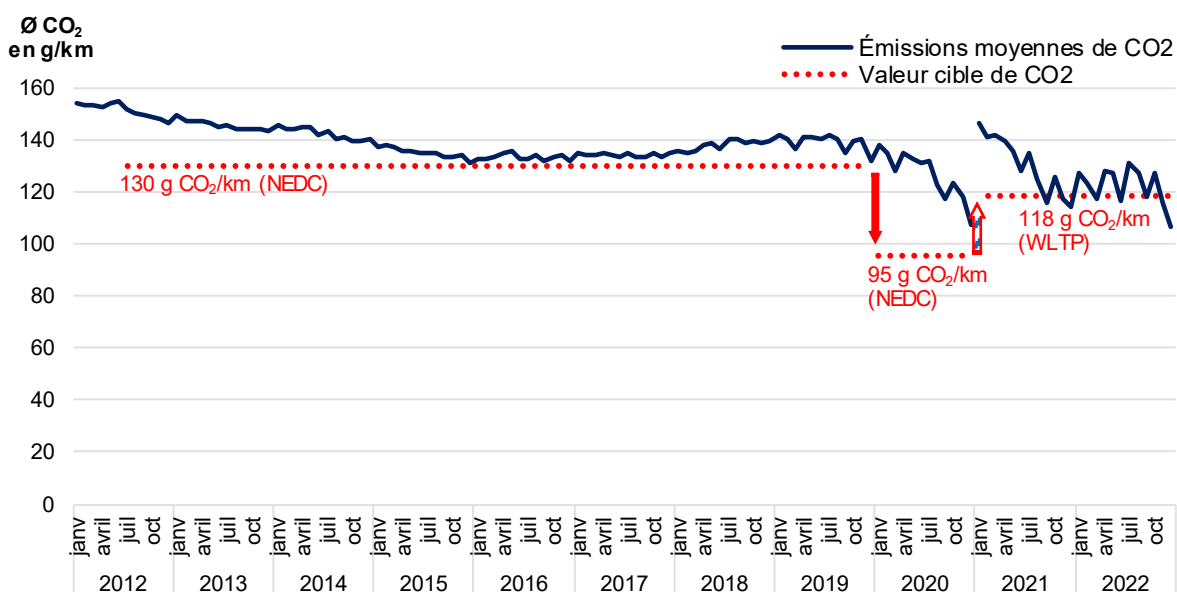


Lors de l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, la part de marché des importations parallèles et directes de VT neuves était de l'ordre de 7%. Depuis 2017, cette part déclinait, et ce malgré des valeurs cibles pour les émissions de CO<sub>2</sub> restées inchangées jusqu'en 2019. Elle se redresse de manière continue depuis 2021 pour atteindre quelque 4,2% en 2022, soit 0,5 point de pourcentage de plus que l'année précédente et environ 1,5 point de pourcentage de plus qu'en 2020. Aucun lien direct ne peut être établi entre la réglementation en matière de CO<sub>2</sub> et l'évolution des parts de marché. D'une part, 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 2). Depuis 2020, on constate par ailleurs une augmentation proportionnellement importante des véhicules d'occasion importés, cette hausse s'étant encore accentuée en 2022 par rapport à 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 suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO<sub>2</sub> des VT neuves de 2012 à 2022. En raison du passage de la procédure de mesure NEDC à la procédure WLTP, plus proche de la réalité, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> mesurées sur les VT neuves ont augmenté. Afin d'éviter un durcissement, sans légitimité politique, de la valeur cible pour les émissions de CO<sub>2</sub>, celle-ci a également été adaptée, comme dans l'UE.

### Émissions moyennes de CO<sub>2</sub> mensuelles

2012 - 2022



**Graphique 2:** Émissions de CO<sub>2</sub> mensuelles de 2017 à 2021. Source des données: OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub>)

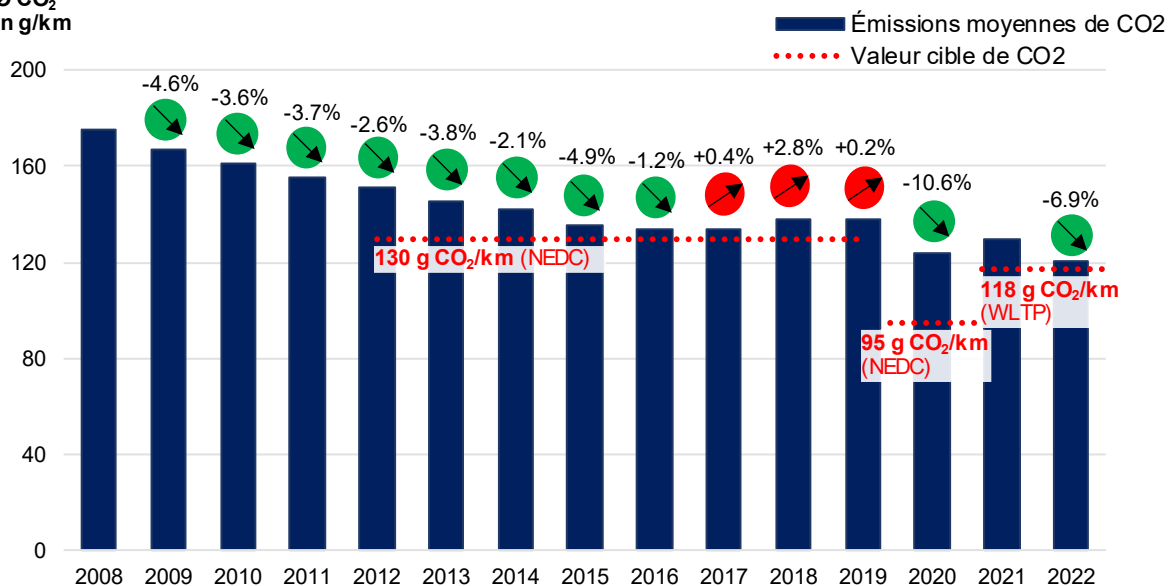
En 2022, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures de tourisme neuves étaient de l'ordre de 120,9 g de CO<sub>2</sub>/km, soit environ 9 g de moins que l'année précédente (2021: 129,8 g de CO<sub>2</sub>/km). Ce recul est le plus important enregistré depuis l'introduction de la mesure, à l'exception de l'année 2020, où la valeur cible a été réduite de 130 à 95 g de CO<sub>2</sub>/km (procédure NEDC), obligeant les importateurs à réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub> de leurs parcs de véhicules neufs afin d'éviter des sanctions élevées. En 2022, l'objectif de 118 g de CO<sub>2</sub>/km (procédure WLTP) a été manqué de peu.



## Émissions de CO<sub>2</sub> et trajectoires de réduction annuelles moyennes

2008 - 2022

Ø CO<sub>2</sub>  
in g/km



**Figure 3:** Émissions de CO<sub>2</sub> et trajectoires de réduction annuelles moyennes. Source des données: OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub>)

Le poids à vide moyen de tous les VT dont l'atteinte des objectifs a fait l'objet d'un contrôle atteignait 1751 kg, soit une hausse de 28 kg par rapport à l'année précédente. Cette valeur est supérieure de 77 kg au poids à vide de référence déterminant pour le calcul de la valeur cible. La tendance à l'augmentation du poids des véhicules neufs se poursuit donc en 2022.

L'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> autorise les importateurs à faire valoir, de façon volontaire, des données du CoC (Certificate of Conformity – certificat de conformité de la CE) spécifiques au véhicule. Ces données remplacent les données de la réception par type pour le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes et de la valeur cible. Les données de la réception par type contiennent les valeurs maximales du poids à vide et de CO<sub>2</sub> pour un type de véhicule. Le poids à vide et les émissions de CO<sub>2</sub> indiqués dans les données individuelles spécifiques sont en général plus bas. En 2022, les importateurs ont fait valoir les données du CoC pour environ 56% des véhicules soumis aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, une proportion qui avoisine celle de 2021.

Les importateurs peuvent également faire valoir des éco-innovations par le biais des données du CoC. Il s'agit de technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, pour lesquelles la réduction des émissions n'est pas mise en évidence lors de la mesure sur le banc d'essai (par exemple parce que les alternateurs peu gourmands en carburant sont éteints lors de cette mesure). Des éco-innovations ont été attestées pour environ 73% des véhicules pour lesquels les importateurs ont transmis des données du CoC en 2022. Cela correspond à 41% du parc de véhicules. En 2022, les réductions de CO<sub>2</sub> obtenues au moyen d'éco-innovations ont été multipliées par le facteur 1,7 (art. 26, al. 2, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>). En moyenne, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilisant des éco-innovations s'élève à 1,5 g/km (2,6 g en tenant compte du facteur de pondération). Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules se réduisent ainsi de plus d'un gramme, passant de 120,9 à 119,8 g de CO<sub>2</sub>/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 2022, 66 grands importateurs étaient annoncés



auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes:

- 61 importateurs individuels, 5 groupements d'émission;
- 21 importateurs généraux, 45 importateurs parallèles.

Les 10 principaux grands importateurs totalisaient près de 91% des voitures de tourisme soumises aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> (année précédente: 89%).

## Atteinte des objectifs et respect des valeurs cibles

En 2020, la valeur cible de CO<sub>2</sub> en vigueur avait été réduite à 95 g de CO<sub>2</sub>/km. Afin d'en faciliter la mise en place, des dispositions transitoires ont été prévues durant les trois premières années. L'introduction progressive, selon laquelle une part définie de véhicules présentant les émissions de CO<sub>2</sub> les plus élevées dans les parcs de véhicules des grands importateurs n'est pas prise en compte dans le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> moyennes (2020: 15%; 2021: 10%), ne s'applique plus aux VT en 2022. En revanche, les véhicules émettant moins de 50 g de CO<sub>2</sub>/km (Low Emission Vehicles, LEV) continuent à être comptabilisés plusieurs fois pour le calcul des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> (2022: facteur de 1,33). 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 2022, environ 25% des voitures de tourisme neuves émettaient moins de 50 g de CO<sub>2</sub>/km (2021: 21%). Plus de deux tiers étaient des voitures de tourisme munies d'une propulsion purement électrique. Environ 20% des importateurs, qui totalisent ensemble quelque 44% des véhicules, ont épuisé l'intégralité du contingent de 9,3 g pour l'optimisation des émissions au moyen de supercrédits.

En 2022, l'objectif du parc de véhicules n'a été manqué que de peu (2,9 g de CO<sub>2</sub>/km). Pour calculer la sanction, une valeur cible spécifique de CO<sub>2</sub> est 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 2022, le poids à vide moyen de toutes les VT dépassait de 77 kg le poids à vide de référence, la moyenne des valeurs cibles spécifiques des importateurs était également supérieure à 118 g/km. Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> déterminantes s'élèvent à 119,8 g de CO<sub>2</sub>/km, alors que la valeur cible moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ensemble du parc est de 120,6 g de CO<sub>2</sub>/km. L'objectif a donc été atteint avec des valeurs en moyenne inférieures de 0,8 g de CO<sub>2</sub>/km à la valeur cible.

Sur les 66 grands importateurs enregistrés, 56 ont atteint leur valeur cible spécifique pour le parc de véhicules immatriculés en 2022 et n'ont donc pas été sanctionnés (environ 85%). Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de 10 importateurs étaient supérieures à la valeur cible spécifique.

## Montants des sanctions

En 2022, environ 230 000 voitures de tourisme ayant l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> et contrôlées quant au respect de la valeur cible ont été immatriculées. Les tableaux suivants offrent une vue d'ensemble des chiffres.

	Grands importateurs	Petits importateurs	Total
Voitures de tourisme contrôlées	229 600	400	230 000
Recettes	CHF 15 121 000	CHF 1 319 000	CHF 16 440 000

**Tableau 1:** Montants des sanctions en 2022

Par rapport à l'année précédente, les sanctions ont diminué d'environ 58%. Alors que certains importateurs ont réussi à augmenter l'efficacité de leurs véhicules équipés de moteurs à combustion



ou la part de marché des véhicules électriques efficaces, ou à équilibrer leur parc de véhicules neufs par le biais de la cession de véhicules, d'autres n'y sont pas parvenus suffisamment.

Le tableau suivant indique les montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation:

2022	Tous	Importation générale	Importation parallèle	Petits importateurs
<b>Sanction par VT</b>	CHF 71	CHF 69	CHF 20	CHF 3126

**Tableau 2:** Montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation

Le montant de la sanction par véhicule versé par les petits importateurs dépasse de beaucoup celui versé par les grands importateurs (importation générale et parallèle). Cela s'explique par le fait que ce type d'importation enregistre les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> les plus élevées, d'une part, et que les petits importateurs procèdent au décompte de chaque véhicule individuellement et ne peuvent donc pas compenser les véhicules à fortes émissions par ceux à faibles émissions, d'autre part. La cession d'un véhicule à un grand importateur garantit aux petits importateurs la possibilité de bénéficier également du décompte de flotte et d'éviter ou de réduire ainsi leurs sanctions.

## Résumé des recettes et des dépenses

Les coûts et les recettes de la mise en œuvre des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> 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 États<sup>1</sup>. En 2022, après déduction des coûts, environ 139 000 francs reviennent à la Principauté de Liechtenstein et près de 20,1 millions de francs à la Suisse, montant qui sera versé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA.

2022	Liechtenstein	Suisse	Total
Voitures de tourisme contrôlées	1500	228 500	230 000
VUL contrôlés	200	23 000	23 200
<b>Total des véhicules contrôlés</b>	<b>1700</b>	<b>251 500</b>	<b>253 200</b>
Recettes des voitures de tourisme	-	-	CHF 16 440 000
Recettes des VUL	-	-	CHF 5 598 000
<b>Total des recettes de l'exécution des prescriptions sur le CO<sub>2</sub></b>	<b>CHF 151 000</b>	<b>CHF 21 887 000</b>	<b>CHF 22 038 000</b>
<b>Total des coûts d'exécution</b>	<b>CHF 12 000</b>	<b>CHF 1 835 000</b>	<b>CHF 1 847 000</b>
<b>Recettes nettes</b>	<b>CHF 139 000</b>	<b>CHF 20 052 000</b>	<b>CHF 20 191 000</b>

**Tableau 3:** Répartition des coûts et des recettes entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein

<sup>1</sup> 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)