

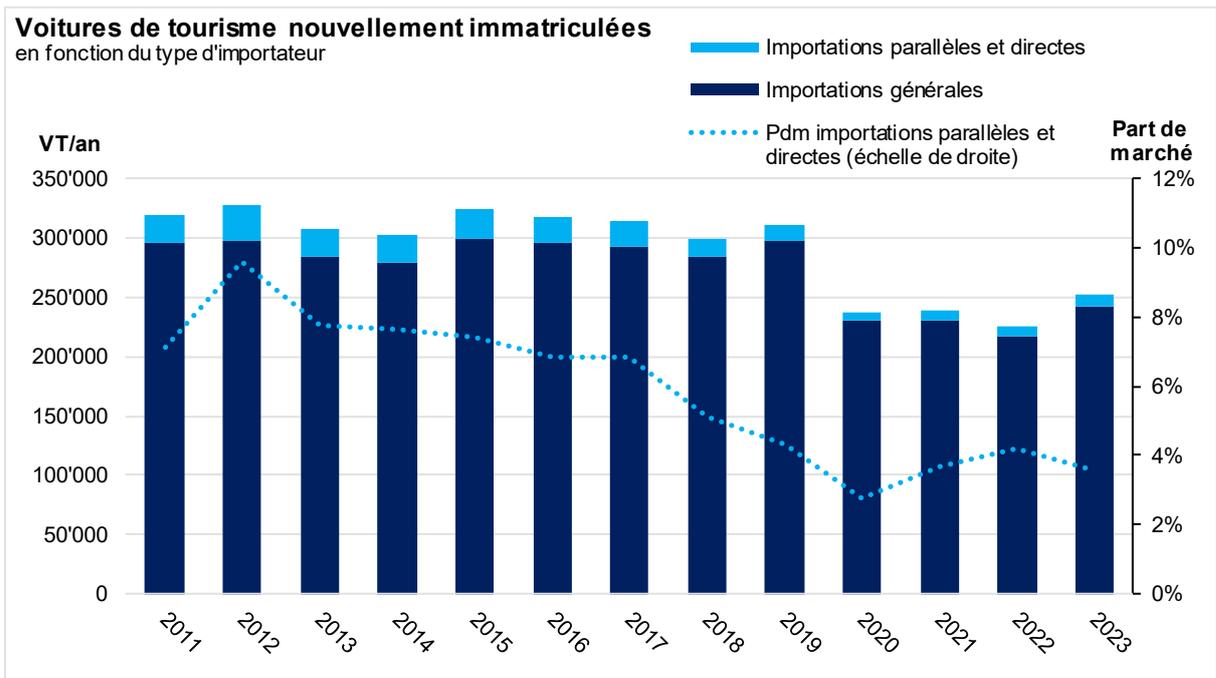


## Fiche d'information

### Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme en 2023

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

En 2023, quelque 257 000 voitures de tourisme (VT) neuves ont été immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein. Cela correspond à une hausse d'environ 11,6 % par rapport à 2022. Les chiffres des nouvelles immatriculations restent inférieurs au niveau d'avant la pandémie de Covid et la guerre en Ukraine (2019). 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 annuelle des immatriculations de VT neuves de 2011 à 2023 selon le type d'importation.



**Graphique 1** : VT nouvellement immatriculées en fonction du type d'importation et par an. 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> juillet 2012. Les immatriculations anticipées des importateurs parallèles et directs ont entraîné un pic en 2012. Alors qu'entre 2013 et 2016, les parts de marché des importations parallèles et directes étaient du même ordre qu'en 2011, l'année précédant l'introduction des prescriptions, elles n'ont cessé de baisser depuis 2017, passant sous leur niveau de 2011. Après une légère reprise en 2021 et 2022, les parts de marché ont à nouveau dégringolé en 2023. Elles avoisinent les 3,6 %, soit environ 0,6 % de moins qu'en 2022, et restent donc à peu près au même niveau qu'en 2021.

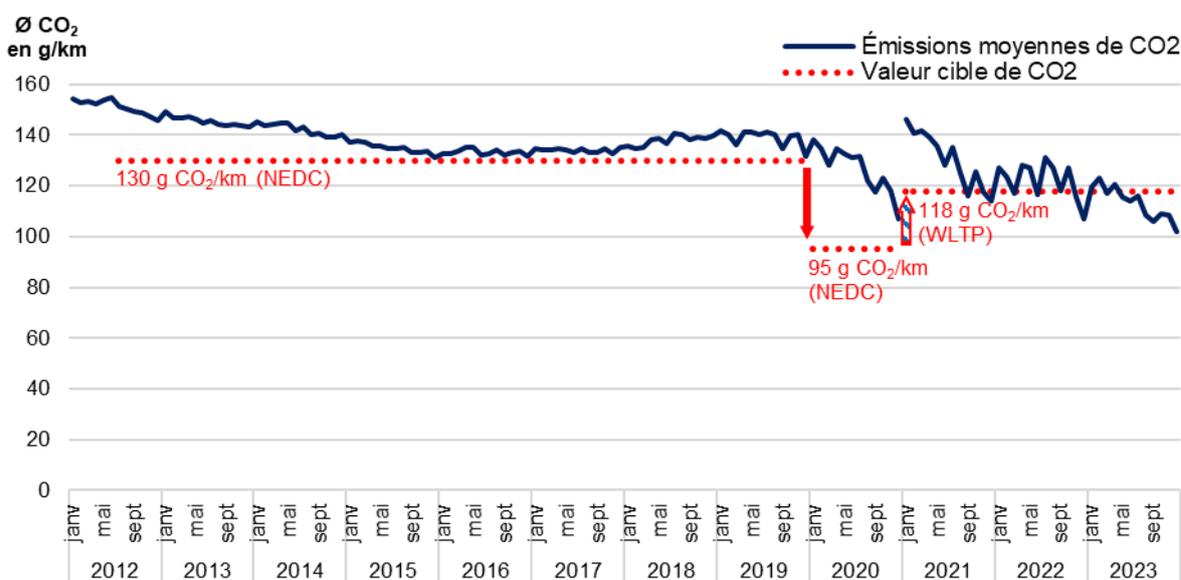


Aucun lien direct ne peut être établi entre la réglementation en matière de CO<sub>2</sub> et l'évolution des parts de marché. D'une part, les prescriptions légales sont les mêmes pour tous les importateurs d'automobiles. D'autre part, ces dernières années, les montants des sanctions par véhicule perçus auprès des importateurs parallèles étaient en moyenne moins élevés que ceux perçus auprès des importateurs généraux. En 2023, les montants par véhicule de l'importation parallèle et directe sont certes plus élevés que ceux de l'importation générale, mais ils restent à un niveau très bas (voir tableau 2). Depuis 2020, on constate également une nette augmentation proportionnelle des véhicules d'occasion importés, qui s'est aussi confirmée en 2023. La demande plus faible de voitures neuves s'est en partie reportée vers les voitures d'occasion. Ces parts de marché reviennent notamment aux importations parallèles et directes.

Le graphique suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO<sub>2</sub> des VT neuves de 2012 à 2023. 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 - 2023



**Graphique 2 :** Émissions de CO<sub>2</sub> mensuelles de 2017 à 2023. Source des données : OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub>)

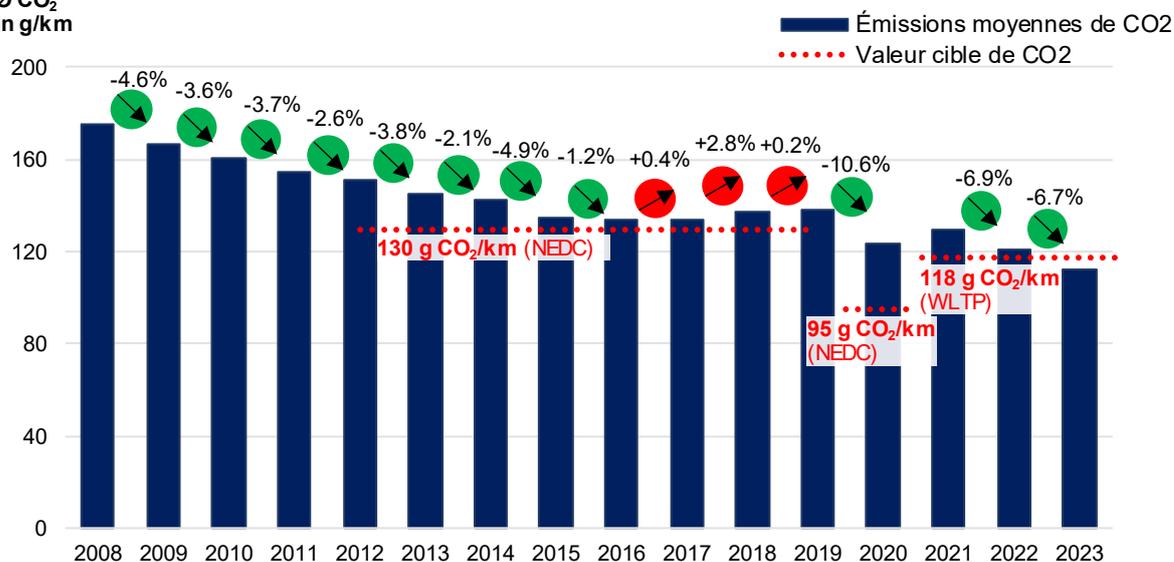
En 2023, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de toutes les voitures de tourisme étaient de l'ordre de 112,7 g de CO<sub>2</sub>/km, soit plus de 8 g de moins que l'année précédente (2022 : 120,9 g de CO<sub>2</sub>/km). Elles étaient pour la première fois bien en dessous de la valeur cible de 118 g de CO<sub>2</sub>/km. Après 2020 et 2022, cette baisse est la troisième plus importante depuis l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>.



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

2008 - 2023

Ø CO<sub>2</sub>  
in g/km



**Graphique 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 toutes les VT relevant du domaine d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> atteignait environ 1782 kg, soit une hausse de 31 kg par rapport à 2022. Cette valeur est supérieure de 89 kg au poids à vide de référence déterminant pour le calcul de la valeur cible. La tendance à l'augmentation du poids des VT neuves se poursuit donc aussi en 2023. Cette hausse est toutefois en grande partie influencée par la part croissante des véhicules à batterie.

L'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> autorise les importateurs à faire valoir, de façon volontaire, des données du Certificate of Conformity (CoC, 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 faibles. En 2023, des données du CoC ont été soumises pour environ 22 % des véhicules relevant du champ d'application, ce qui correspond approximativement à la moitié de l'année 2022. Il s'agit-là d'une conséquence du passage du système d'immatriculation via la réception par type à l'immatriculation avec un CoC électronique (immatriculation de véhicules sur la base d'un e-CoC spécifique au véhicule). En 2023, environ 37 % des véhicules relevant du champ d'application ont déjà été admis à la circulation au moyen d'un e-CoC. Au total, près de 59 % des véhicules relevant du champ d'application ont donc été décomptés en tenant compte des données du CoC spécifiques au véhicule.

Si des données spécifiques aux véhicules individuels sont utilisées pour le décompte, les éco-innovations sont également prises en considération. 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). Environ 37 % de la flotte totale présentait de telles éco-innovations en 2023. En 2023, les réductions de CO<sub>2</sub> obtenues au moyen d'éco-innovations ont été multipliées par le facteur 1,5 (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 environ 1,5 g/km (plus ou moins 2,3 g en tenant compte du facteur de pondération). Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules dans son ensemble se réduisent ainsi de presque un gramme, passant de 112,7 à 111,9 g de CO<sub>2</sub>/km.



## Atteinte des objectifs et respect des valeurs cibles

À l'exception du facteur d'éco-innovation (multiplication des éco-innovations par un facteur de 1,5), plus aucune disposition transitoire facilitante n'était en vigueur en 2023. Malgré cela, les importateurs ont été nettement en dessous de la valeur cible en 2023. Cela s'explique notamment par la poursuite de l'électrification de la flotte suisse de véhicules neufs. En 2023, près de 29,3 % de toutes les VT relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> émettaient moins de 50 g de CO<sub>2</sub> (2022 : environ 25 %). Cette même année, la part des véhicules munis d'une propulsion purement électrique s'élevait à près de 21 % (2022 : environ 18 %).

En 2023, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> étaient inférieures de quelque 5,3 g de CO<sub>2</sub>/km à la valeur cible de la flotte de 118 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 2023, le poids à vide moyen de toutes les VT dépassait de 89 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 111,9 g de CO<sub>2</sub>/km (en tenant compte des éco-innovations pondérées), alors que la valeur cible moyenne de CO<sub>2</sub> de l'ensemble du parc de véhicules est d'environ 121 g de CO<sub>2</sub>/km. L'objectif a donc été atteint avec des valeurs en moyenne inférieures de 9,1 g de CO<sub>2</sub>/km à la valeur cible.

## 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 2023, 56 grands importateurs étaient annoncés auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes:

- 51 importateurs individuels, 5 groupements d'émission ;
- 20 importateurs généraux, 36 importateurs parallèles.

Les 10 principaux grands importateurs ont décompté ensemble près de 92 % des VT (2022 : 94 %). Sur les 56 grands importateurs enregistrés, 53 ont atteint leur valeur cible spécifique pour le parc de véhicules immatriculés en 2023 et n'ont donc pas été sanctionnés (environ 95 %). Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de 3 importateurs étaient supérieures à la valeur cible spécifique.

## Montants des sanctions

En 2023, environ 257 000 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	256 200	600	256 800
Recettes	CHF 129 000	CHF 1 642 000	CHF 1 771 000

**Tableau 1 : Montants des sanctions en 2023**

Par rapport à l'année précédente, les sanctions ont diminué d'environ 91 %. Alors que les petits importateurs sont responsables d'une grande partie des sanctions, les sanctions des grands importateurs n'ont plus guère d'importance si l'on considère l'ensemble et se situent encore dans une fourchette basse à six chiffres.



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

2023	Tous	Importation générale	Importation parallèle	Petits importateurs
Sanction par VT	CHF 7	CHF 0	CHF 8	CHF 3974

**Tableau 2 :** Montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation (arrondis au franc le plus proche)

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 les petits importateurs procèdent au décompte de chaque véhicule individuellement et ne peuvent donc pas compenser les véhicules à fortes émissions de CO<sub>2</sub> par ceux à faibles émissions. La cession d'un véhicule à un grand importateur (p. ex. une bourse de CO<sub>2</sub>) 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 sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures de tourisme ainsi que pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette 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 2023, après déduction des coûts, environ 35 000 francs reviennent à la Principauté de Liechtenstein et près de 3,8 millions de francs à la Suisse, montant qui sera versé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA.

2023	Liechtenstein	Suisse	Total
VT contrôlées	1600	255 200	256 800
VUL contrôlés <sup>2</sup>	200	27 500	27 700
Total des véhicules contrôlés <sup>2</sup>	1800	282 700	284 500
Recettes des VT	-	-	CHF 1 771 000
Recettes des VUL <sup>2</sup>	-	-	CHF 4 438 000
Total des recettes de l'exécution des prescriptions sur le CO <sub>2</sub> <sup>2</sup>	CHF 53 000	CHF 6 156 000	CHF 6 209 000
Total des coûts d'exécution	CHF 18 000	CHF 2 352 000	CHF 2 370 000
<b>Recettes nettes<sup>2</sup></b>	<b>CHF 35 000</b>	<b>CHF 3 804 000</b>	<b>CHF 3 839 000</b>

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

Les coûts d'exécution pour l'année 2023 ont été plus élevés que les années précédentes. Cela est dû à des coûts uniques liés à la numérisation de l'exécution opérationnelle des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

<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)

<sup>2</sup> Le décompte de deux grands importateurs de VUL n'est pas encore terminé. Il n'est pas pris en compte dans la vue d'ensemble.