



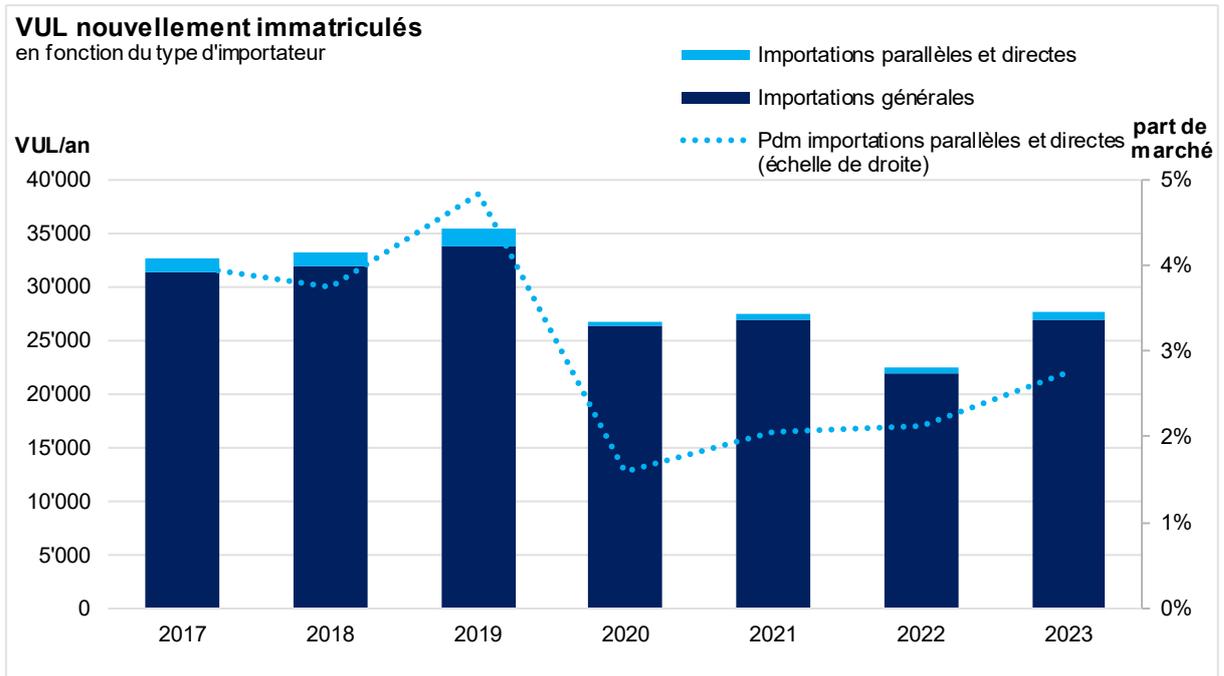
27 juin 2024

## Fiche d'information

### Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de livraison et tracteurs à sellette légers en 2023

#### Voitures de livraison et tracteurs à sellette légers nouvellement immatriculés et leurs émissions de CO<sub>2</sub> (véhicules utilitaires légers, VUL)

En 2023, près de 28 000 VUL immatriculés pour la première fois en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein relevaient du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Par rapport à l'année précédente, les nouvelles immatriculations ont augmenté d'environ 19 % et se situent ainsi à peu près au niveau des années 2020 et 2021. Elles ont baissé de 20 % par rapport à 2019, surtout parce que davantage de véhicules sont exclus du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Il s'agit principalement de véhicules exemptés en raison de leur poids à vide élevé et de l'absence de valeur d'émission WLTP. Le nombre de ces véhicules a encore augmenté par rapport aux années 2021 et 2022. Les prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> s'appliquent non seulement aux véhicules neufs, mais aussi aux VUL qui ont été immatriculés 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 VUL neufs de 2017 à 2023.



**Graphique 1** : VUL nouvellement immatriculés en fonction du type d'importation et par an. Source des données : OFROU (SIAC)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Jusqu'en 2019, toutes les voitures neuves sont représentées dans le graphique ; à partir de 2020, n'y figurent plus que celles relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

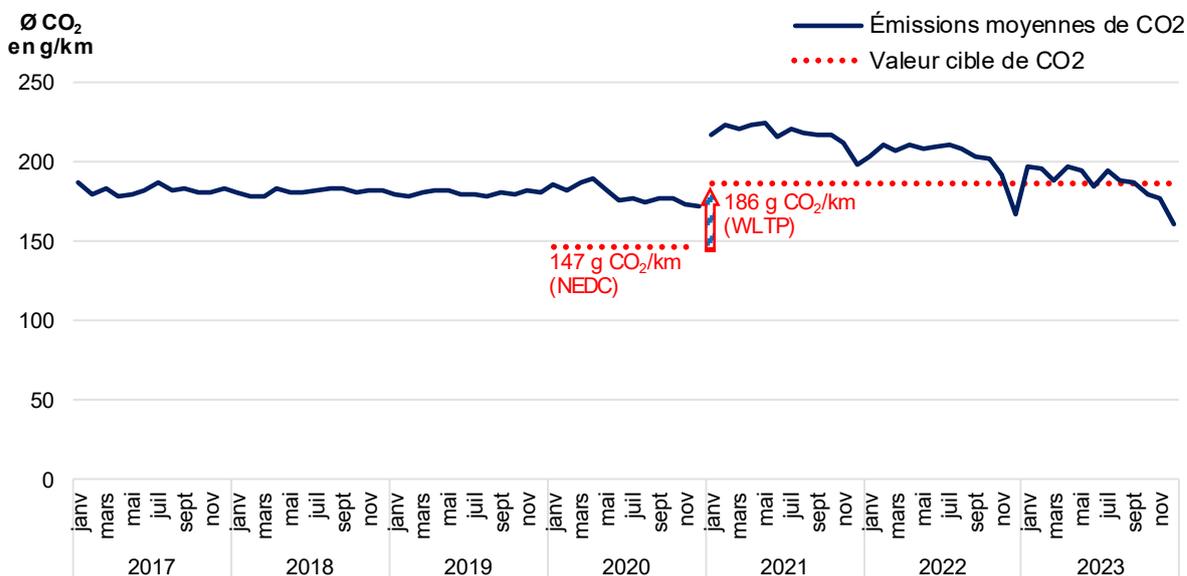


Les fortes fluctuations des parts de marché des VUL importés directement ou parallèlement s'expliquent par les effets transitoires découlant des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Ces prescriptions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Les immatriculations anticipées ont donc entraîné un pic en décembre 2019. L'écoulement des stocks constitués fin 2019, lié à l'évolution générale du marché qui a été influencée, entre autres, par la pandémie de Covid-19 et la guerre en Ukraine, a entraîné une baisse des parts de marché des importations parallèles et directes. Avant l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, la part de marché moyenne des importations parallèles et directes de VUL neufs était de l'ordre de 4 %. Le niveau enregistré à cette époque n'est certes pas encore atteint, mais les parts de marché se redressent en continu depuis 2020 pour s'établir à environ 2,8 % en 2023 (2021 et 2022 : 2,1 %). Dans le cadre des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, les dispositions légales sont les mêmes pour tous les importateurs. Les montants des sanctions par véhicule perçues auprès des importateurs parallèles et des importateurs généraux atteignent à peu près le même niveau (voir Tableau 2 : Montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation). Les importateurs parallèles et directs ont compensé au moins partiellement le recul des parts de marché des véhicules neufs par l'importation accrue de véhicules d'occasion. Depuis l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, la part de ces derniers a triplé par rapport à 2019, pour atteindre environ 9,7 %. Les véhicules d'occasion sont importés en Suisse majoritairement par des importateurs parallèles et directs.

Le graphique suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO<sub>2</sub> des VUL neufs de 2017 à 2023. En raison du passage de la procédure de mesure NEDC à la procédure WLTP, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des VUL neufs ont augmenté. Afin d'éviter un durcissement soudain de la mesure, la valeur cible a été adaptée dans le cadre de ce changement.

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

2017 - 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>)

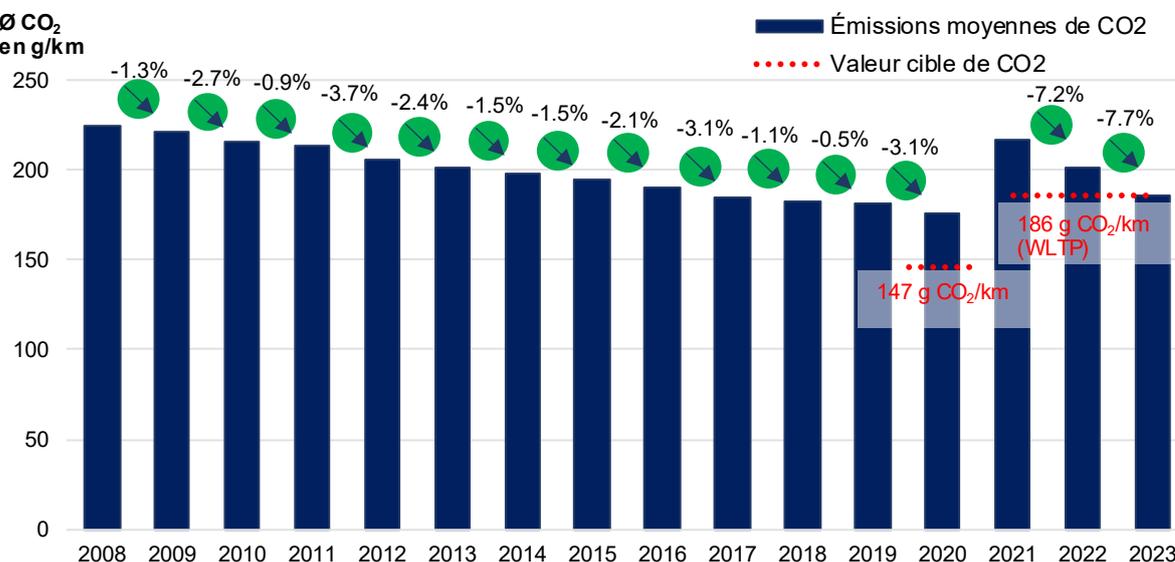
En 2023, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de tous les VUL neufs relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> étaient de l'ordre de 186 g de CO<sub>2</sub>/km. Ainsi, la valeur cible de la flotte de véhicules de 186 g de CO<sub>2</sub>/km a été atteinte pour la première fois depuis l'introduction de la mesure en 2020. En comparaison avec l'année précédente, la réduction se monte à 7,7 %, soit la réduction la plus importante depuis le début des mesures en 2008.



## Émissions de CO<sub>2</sub> et trajectoires de réduction annuelle moyenne des VUL

2008 - 2023

Ø CO<sub>2</sub>  
en g/km



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

En 2023, le poids à vide moyen de tous les VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> était d'environ 2139 kg, soit 65 kg de moins que l'année précédente et 45 kg de plus que le poids à vide de référence (M<sub>t-2</sub>) déterminant pour le calcul de la valeur cible. Similairement à l'année précédente, les importateurs ont volontairement fait valoir des données du certificat de conformité de la CE (Certificate of Conformity, CoC). 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 CO<sub>2</sub> pour le type de véhicule, alors qu'avec les données du CoC, ce sont les valeurs spécifiques du véhicule, généralement plus basses, qui sont déterminantes. Le poids à vide moyen reposant sur les données du CoC se situe environ 124 kg en dessous de celui pour la réception par type. La valeur de CO<sub>2</sub> ressortant des données du CoC est également inférieure, de 38 g en moyenne. En 2023, les importateurs ont transmis des données du CoC pour quelque 7700 véhicules, ce qui correspond à une part d'environ 27,5 % de tous les véhicules (2022 : 6400 véhicules, soit 24,6 %). Parallèlement, le système d'immatriculation sera progressivement remplacé par des certificats de conformité électroniques (e-CoC) propres à chaque véhicule. En 2023, quelque 5800 VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> ont été admis à la circulation pour la première fois au moyen de la nouvelle procédure d'immatriculation. Cela correspond à une part d'environ 20,5 %. Au total, près de la moitié des VUL ont donc été décomptés en tenant compte de données du CoC spécifiques aux véhicules.

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 20 % 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 g/km (plus ou moins 1,5 g en tenant compte du facteur de pondération). Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules dans son ensemble passent ainsi de 186 à quelque 185,7 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 tout, les importateurs ont atteint la valeur cible. Cela s'explique notamment par la poursuite de l'électrification de la flotte suisse de VUL neufs. Près de 14,6 % des VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> disposaient d'un système de propulsion sans émissions (2022 : environ 10,5 %).

La valeur cible de la flotte de 186 g de CO<sub>2</sub>/km a été rigoureusement atteinte en 2023. Cependant, 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 tous les VUL dépassait de 45 kg le poids à vide de référence, la moyenne des valeurs cibles spécifiques des importateurs était également supérieure à 186 g/km. Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> déterminantes s'élèvent à 185,7 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 190,3 g de CO<sub>2</sub>/km. L'objectif a donc été atteint avec des valeurs en moyenne inférieures de 4,6 g de CO<sub>2</sub>/km à la valeur cible.

## Importateurs de voitures de livraison et tracteurs à sellette légers

Tous les importateurs qui souhaitent procéder au décompte global de l'ensemble de leur parc de VUL nouvellement immatriculés doivent être enregistrés auprès de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) en tant que grands importateurs. En 2023, 33 grands importateurs étaient annoncés auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes :

- 30 importateurs individuels, 3 groupements d'émission ;
- 11 importateurs généraux, 22 importateurs parallèles.

Comme l'année précédente, les 10 plus grands importateurs totalisaient près de 97% des VUL soumis aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Au total, 20 des 33 grands importateurs enregistrés ont atteint leur objectif individuel pour la flotte immatriculée en 2023 et n'ont donc pas reçu de sanction. 11 importateurs avaient des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> supérieures à leur objectif individuel. Pour 2 grands importateurs, le calcul de de la sanction n'est pas encore terminé.

## Montants des sanctions

En 2023, environ 27 700 VUL neufs ayant l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> ont été immatriculés.<sup>2</sup>

2023	Grands importateurs	Petits importateurs	Total
VUL contrôlés	27 600	100	27 700
Recettes	CHF 4 088 000	CHF 350 000	CHF 4 438 000

Tableau 1<sup>2</sup> : Montants des sanctions en 2023

<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.



2023	Tous	Importation générale	Importation parallèle	Importation directe
<b>Sanction par VUL</b>	CHF 160	CHF 146	CHF 204	CHF 3337

**Tableau 2<sup>2</sup> : 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 largement 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 permet aux petits importateurs de bénéficier également du décompte de flotte et 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 (VT) 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>2</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
<b>Total véhicules contrôlés<sup>2</sup></b>	<b>1800</b>	<b>282 700</b>	<b>284 500</b>
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 dépenses uniques consenties pour la mise en œuvre de la numérisation de l'exécution opérationnelle des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

<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.

<sup>3</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)