



20 novembre 2024

---

## **Ordonnance sur le CO<sub>2</sub>**

### **Rapport explicatif**

---

## **Table des matières**

|  |   |
|--|---|
| 1. Contexte .....  | 3 |
| 2. Modification de l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO <sub>2</sub> .....   | 3 |
| 3. Calcul de la valeur cible pour les importateurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers..... | 4 |
| 4. Modification de l'annexe 4a, ch. 2, de l'ordonnance sur le CO <sub>2</sub> .....                                | 4 |
| 5. Modification de l'annexe 5 de l'ordonnance .....  | 5 |
| 6. Date d'entrée en vigueur .....  | 5 |

## 1. Contexte

Les prescriptions révisées en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025 conformément à la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période postérieure à 2024. Outre les valeurs cibles plus strictes pour les voitures de tourisme ainsi que pour les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers (véhicules utilitaires légers), des valeurs cibles seront introduites pour les véhicules utilitaires lourds. Les dispositions d'exécution correspondantes sont réglées dans l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> (RS 641.711). Les prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> prévoient que les importateurs de voitures de tourisme ou de véhicules utilitaires légers doivent abaisser en moyenne les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme neuves à 93,6 g de CO<sub>2</sub>/km et celles des véhicules utilitaires légers neufs à 153,9 g de CO<sub>2</sub>/km. Les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds doivent quant à elles être réduites de 15 % à partir de 2025, puis de 30 % à partir de 2030 par rapport aux valeurs de départ figurant dans la réglementation de l'Union européenne (UE).

Le système des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> demeure quant à lui inchangé. Une valeur cible spécifique de CO<sub>2</sub> est définie pour chaque importateur. Si un importateur n'atteint pas l'objectif qui lui est fixé, il s'acquitte d'une sanction par gramme supplémentaire de CO<sub>2</sub>/km et par véhicule mis en circulation pour la première fois dans l'année civile considérée.

Les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> relatives à la loi sur le CO<sub>2</sub> révisée pour la période postérieure à 2024 sont actuellement en consultation.

La présente révision intègre les modifications suivantes. Premièrement, les montants des sanctions visés à l'art. 13 de la loi sur le CO<sub>2</sub> sont fixés pour l'année 2025 (annexe 5). Ensuite, le poids à vide moyen des véhicules mis en circulation pour la première fois en 2023 (Mt-2), utilisé pour le calcul de la valeur cible spécifique de l'année 2025 pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers, est publié dans l'annexe 4a. Enfin, les formules utilisées pour le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers pour lesquels aucune valeur d'émission déterminée selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers (procédure WLTP) n'est disponible ont été adaptées à l'état de la technique actuel du marché suisse des véhicules (annexe 4).

## 2. Modification de l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>

Depuis la dernière mise à jour de l'annexe 4, le 1<sup>er</sup> janvier 2021, l'offre des véhicules a évolué sur le plan technique si bien que l'efficacité a augmenté. Les formules utilisées pour le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers pour lesquels aucune valeur d'émission déterminée selon la procédure WLTP n'est disponible ne correspondaient plus à l'état de la technique ; elles ont donc été actualisées, notamment afin de ne pas désavantager les importateurs de véhicules. Les formules adaptées induisent une valeur de CO<sub>2</sub> plus exacte et généralement plus basse. Le remaniement de ces formules était nécessaire pour répondre à l'évolution de l'offre des véhicules et au passage en cours au certificat de conformité sous forme électronique (eCOC) utilisé en tant que source standard pour l'immatriculation des véhicules. Jusqu'alors, les formules découlaient des données de la réception par type. Les valeurs remaniées ont été calculées sur la base des données des nouvelles immatriculations, en tenant compte des données eCOC lorsque celles-ci sont utilisées pour l'immatriculation. Elles sont dès lors plus représentatives pour les véhicules mis en circulation pour la première fois.

L'annexe 4 est restructurée de manière à offrir une meilleure vue d'ensemble. Le ch. 1 régle désormais les paramètres des formules de calcul, le ch. 2 les formules applicables aux voitures de tourisme (précédent ch. 1) et le ch. 3 les formules applicables aux véhicules utilitaires légers (précédent ch. 2). Quant à la valeur arrondie des émissions de CO<sub>2</sub>, elle est désormais réglée au ch. 4 (précédent ch. 3).

Comme auparavant, faute de données suffisantes, aucune formule spécifique n'a pu être calculée pour les voitures de tourisme utilisant des carburants tels que le gaz naturel ou le gaz liquide. Vu que ces véhicules sont en général équipés d'un moteur Otto comme le sont les moteurs à essence, leurs émissions de CO<sub>2</sub> continuent d'être calculées avec les mêmes formules que celles qui sont appliquées aux

moteurs à essence (ch. 2.1, 2.2 et 2.3).

Le nombre relativement peu important de véhicules utilitaires légers immatriculés avec un carburant autre que du diesel ou de l'essence n'offre pas des bases de données suffisantes pour établir des formules fiables. Comme ces véhicules sont largement comparables sur le plan technique aux voitures de tourisme, leurs émissions de CO<sub>2</sub> sont calculées avec les mêmes formules que celles qui sont appliquées aux voitures de tourisme selon le ch. 2. Jusqu'à présent, les valeurs appliquées aux véhicules utilitaires légers équipés d'un moteur à essence étaient aussi calculées avec les formules utilisées pour les voitures de tourisme. Il n'a cependant pas été possible d'établir une différenciation en fonction du type de transmission pour les véhicules utilitaires légers, comme cela est le cas des voitures de tourisme (boîte à vitesse manuelle ou boîte à vitesse automatique), faute de données suffisantes.

Le ch. 4 concernant la valeur arrondie des émissions de CO<sub>2</sub> reste inchangé sur le fond.

### 3. Calcul de la valeur cible pour les importateurs de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires légers

L'annexe 4a de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> prévoit que la valeur cible est calculée selon la formule suivante (conformément au projet de révision de l'ordonnance mis en consultation) :

Émissions admises selon valeur cible spécifique (en g de CO<sub>2</sub>/km) = valeur cible + a · (M<sub>i,t</sub> – M<sub>t-2</sub>)

où :

valeur cible : 93,6 g de CO<sub>2</sub>/km pour les voitures de tourisme, 153,9 g de CO<sub>2</sub>/km pour les véhicules utilitaires légers

a : coefficient angulaire des droites de la valeur cible : -0,0144 pour les voitures de tourisme, 0,0848 pour les véhicules ou parcs de véhicules utilitaires légers dont le poids à vide M<sub>i,t</sub> est inférieur ou égal à M<sub>t-2</sub> et 0,1064 pour les véhicules ou parcs de véhicules utilitaires légers dont le poids à vide M<sub>i,t</sub> est supérieur à M<sub>t-2</sub>.

M<sub>i,t</sub> : poids à vide moyen, exprimé en kg, des voitures de tourisme ou des véhicules utilitaires légers immatriculés pour la première fois par l'importateur i durant l'année de référence. Pour les petits importateurs important moins de 50 voitures de tourisme ou moins de 6 véhicules utilitaires légers par an, le poids à vide du véhicule individuel s'applique.

M<sub>t-2</sub> : poids à vide moyen, exprimé en kg, des voitures de tourisme ou des véhicules utilitaires légers immatriculés pour la première fois en Suisse durant l'avant-dernière année civile précédant l'année de référence.

Pour le calcul de la valeur cible spécifique, le poids à vide des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers que l'importateur a immatriculés pour la première fois pendant l'année de référence est comparé au poids à vide moyen des véhicules immatriculés pour la première fois durant l'avant-dernière année civile (poids à vide de référence, M<sub>t-2</sub>). La valeur d'utilisation variable des véhicules est ainsi prise en compte et la charge que représente la réalisation de l'objectif est répartie entre les parcs de véhicules, dont les poids varient, des différents importateurs. L'actualisation annuelle vise à ce que les valeurs cibles spécifiques demeurent calibrées au niveau souhaité, à savoir 93,6 g/km respectivement 153,9 g/km, même en cas de changements dans le poids du parc de véhicules.

### 4. Modification de l'annexe 4a, ch. 2, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>

Conformément à l'art. 135, let. c, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) adapte le poids à vide moyen des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers immatriculés pour la première fois durant l'avant-dernière année civile précédant l'année de référence mentionné à l'annexe 4a, ch. 2. Sur la base du

système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC), le poids à vide moyen de l'ensemble des voitures de tourisme immatriculées pendant l'année 2023 s'élevait à 1767 kg (2022 : 1727 kg) et celui des véhicules utilitaires légers, à 2110 kg (2022 : 2117 kg). Les données de toutes les voitures de tourisme et celles de tous les véhicules utilitaires légers immatriculés pour la première fois en Suisse pendant l'année 2023 ont été prises en compte. La plausibilité des données du poids à vide a été vérifiée sur la base des réceptions par type en Suisse. Dans quelques cas de figure où ni les données sur le poids à vide ni la réception par type n'étaient disponibles, un poids à vide minimum a été pris en compte.

La valeur  $M_{2023}$  pour les voitures de tourisme a progressé de 40 kg par rapport à  $M_{2022}$  pour s'établir à 1767 kg. Si le poids à vide moyen d'un parc de voitures de tourisme demeure inchangé, la valeur cible spécifique augmente d'environ 0,6 g de CO<sub>2</sub>/km. Pour les véhicules utilitaires légers, la valeur  $M_{2023}$  a reculé de 7 kg par rapport à  $M_{2022}$  pour s'établir à 2110 kg. Selon que le poids à vide moyen est inférieur ou supérieur au poids à vide de référence, la valeur cible augmente d'environ 0,6 respectivement d'environ 0,7 g en raison de la diminution du poids à vide de référence. Une valeur cible spécifique plus élevée est plus simple à atteindre.

## 5. Modification de l'annexe 5 de l'ordonnance

Conformément à l'art. 135, let. c<sup>bis</sup>, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, le DETEC détermine chaque année les nouveaux montants des sanctions visés à l'art. 13, al. 1, de la loi sur le CO<sub>2</sub>. La valeur de départ est un montant de 95 euros par gramme supplémentaire pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers, et de 4250 euros par gramme supplémentaire pour les véhicules utilitaires lourds, fixé par l'UE. En Suisse, le montant à verser pour chaque gramme de CO<sub>2</sub>/km dépassant la valeur cible spécifique se situe entre 95 et 152 francs pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers (art. 13, al. 1, let. b, de la loi sur le CO<sub>2</sub>) et entre 4250 et 6800 francs pour les véhicules utilitaires lourds (art. 13, al. 1, de la loi sur le CO<sub>2</sub> révisée). Le montant à verser en Suisse pour chaque gramme dépassant la valeur cible spécifique est déterminé sur la base de la valeur moyenne des cours journaliers à la vente des devises des douze mois précédant le 30 juin de l'année antérieure à l'année de référence. Étant donné que le cours de change entre le franc suisse et l'euro, pendant les douze mois en question, s'est caractérisé par un franc plus faible que l'euro en moyenne, c'est le montant minimal fixé dans la loi sur le CO<sub>2</sub> qui s'applique pour l'année 2025, à savoir 95 francs respectivement 4250 francs.

L'annexe 5 est restructurée et les valeurs des années précédentes sont supprimées. Désormais, le ch. 1 règle le montant des sanctions pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers, et le ch. 2 le montant des sanctions pour les véhicules utilitaires lourds, pour les années 2025 et suivantes. Le ch. 3 est abrogé.

## 6. Date d'entrée en vigueur

Ces modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025.