



Prescriptions relatives aux émissions de CO₂ - révision de l'ordonnance sur le CO₂ et autres informations pertinentes pour les grands importateurs de voitures de tourisme pour l'année de référence 2025

Avril 2025

Le Conseil fédéral a mis en vigueur le 2 avril 2025 l'ordonnance sur le CO₂ révisée. Les nouvelles dispositions entrent en vigueur rétroactivement au 1^{er} janvier 2025. La présente lettre d'information a pour but de communiquer les dispositions pertinentes de l'ordonnance sur le CO₂ révisée.

Dans le cadre de la communication de fin d'année 2024/2025, l'OFEN a déjà annoncé les modifications connues en décembre 2024 conformément à la loi sur le CO₂ et à l'ordonnance sur le CO₂ (lettre d'information du 9 décembre 2024, disponible sur le [SharePoint](#)). À des fins d'exhaustivité, les dispositions pertinentes des documents déjà envoyés sont reprises dans le présent document.

1. Modifications dans la loi sur le CO₂

La révision consolidée de la loi sur le CO₂ est disponible dans le recueil systématique du droit fédéral : [RS 641.71 – loi sur le CO₂](#).

Les modifications décidées par le Parlement sont disponibles ici : [Projet de la Commission de rédaction pour le vote final](#).

Le message relatif à la révision de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2024 est disponible ici : [Message de la loi sur le CO₂](#).

1.1. Durcissement des valeurs cibles pour les voitures de tourisme

Pour la période de 2025 à 2029, la valeur cible pour les voitures de tourisme sera de 93,6 g de CO₂/km. À partir de 2030, elle passera à 49,5 g de CO₂/km (art. 10, al. 1, let. a et c, loi sur le CO₂).

1.2. Prise en compte des carburants synthétiques renouvelables

Désormais, les importateurs et les constructeurs de véhicules peuvent demander que la réduction de CO₂ réalisée par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables soit prise en compte dans le calcul des émissions de CO₂ de leur parc de véhicules neufs. Ils doivent pour cela présenter les preuves attestant quelle quantité des carburants synthétiques renouvelables leur est attribuée par contrat et par quel responsable de la mise sur le marché (art. 11a, al. 1, loi sur le CO₂).

2. Modifications dans l'ordonnance sur le CO₂

L'ordonnance sur le CO₂ révisée peut être consultée dans le recueil systématique du droit fédéral : [RS 641.711 - Ordonnance sur le CO₂](#).

Vous trouverez les modifications de l'ordonnance sur le CO₂, ainsi que les explications, ici : [Le Conseil fédéral met en vigueur l'ordonnance sur le CO₂ révisée](#)

2.1. Entrée en vigueur de l'ordonnance sur le CO₂ révisée

L'ordonnance sur le CO₂, qui contient les dispositions d'exécution de la loi sur le CO₂ applicables aux véhicules, entrera en vigueur rétroactivement au 1^{er} janvier 2025. Les principales modifications sont présentées ci-dessous.

2.2. Formule pour le calcul de la valeur cible

Lors de la révision de l'acte modificateur unique (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2025), une partie des paramètres de calcul applicables en 2025 a déjà été adoptée de manière définitive. La pente de la droite des valeurs cibles pour les années 2025 à 2029 a désormais été adoptée par le Conseil fédéral dans le



cadre de la révision de l'ordonnance sur le CO₂. La formule de calcul pour les voitures de tourisme de l'année 2025 est la suivante (annexe 4a, al. 1 et 2 de l'ordonnance sur le CO₂) :

Valeur cible spécifique du parc de véhicules neufs : $z + a * (M_{i,t} - M_{t-2})$

Où :

Paramètre	Désignation	Valeur
z	Valeur cible (en g CO ₂ /km)	93.6
a	Coefficient angulaire de la droite de la valeur cible	-0.0144
M _{i,t}	Poids à vide moyen du parc de véhicules neufs du grand importateur (en kg)	Variable, selon l'importateur
M _{t-2}	Poids à vide moyen de référence (en kg)	1767

De manière simplifiée, la formule de calcul pour l'année 2025 est donc définie comme suit :

Valeur cible individuelle = $93.6 - 0.0144 * (M_{i,t} - 1767)$

En raison de la pente négative de la droite des valeurs cibles, le poids à vide retenu dans l'application de l'ordonnance sur le CO₂ passe du « poids à vide à » au « poids à vide de », pour les voitures de tourisme immatriculées sur la base d'une réception par type. Cela permet d'éviter de désavantager les importateurs.

2.3. Calcul des émissions de CO₂ moyennes d'un parc de véhicules neufs

En principe, les émissions de CO₂ déterminantes d'un parc de véhicules neufs sont calculées comme auparavant, sur la base de la valeur moyenne. Toutefois, l'ordonnance sur le CO₂ prévoit différentes mesures d'allègement pour les grands importateurs. Celles-ci peuvent mathématiquement réduire les émissions moyennes de CO₂ d'un parc de véhicules neufs ou les émissions de véhicules individuels (art. 27 en relation avec l'annexe 4c de l'ordonnance sur le CO₂). Pour calculer les émissions de CO₂ moyennes déterminantes d'un parc de véhicules neufs, il convient donc de tenir compte des dispositions suivantes. La méthode de calcul des émissions de CO₂ moyennes déterminantes est également documentée dans l'exemple de calcul pour les grands importateurs sur le site Internet de l'OFEN.

2.3.1. Réduction par des carburants synthétiques renouvelables

Les importateurs ont désormais la possibilité de réduire les émissions de CO₂ moyennes de leur parc de véhicules neufs en prenant en compte des carburants synthétiques renouvelables (art. 11a de la loi sur le CO₂ en relation avec l'art. 26b de l'ordonnance sur le CO₂). Sont considérés comme des carburants synthétiques renouvelables les carburants synthétiques produits à partir de sources d'énergie renouvelables autres que la biomasse (art. 26b, al. 2, let. a de l'ordonnance sur le CO₂).

Lorsqu'une quantité déterminée de carburant synthétique renouvelable est attribuée par contrat à un importateur de véhicules, il peut demander que la réduction de CO₂ de l'utilisation de ce carburant soit prise en compte dans le calcul des émissions de CO₂ déterminantes de son parc de véhicules neufs. La réduction est convertie en émissions de CO₂ (g CO₂/km) en tenant compte de la durée de vie moyenne attendue, exprimée en km, des voitures de tourisme (art. 26b, al. 2 de l'ordonnance sur le CO₂). 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. Il n'est donc pas déterminant de savoir si les véhicules du parc de véhicules neufs peuvent utiliser ou non le carburant en question dans un cas particulier.

La preuve, que la plus-value écologique des carburants synthétiques à prendre en compte est imputée au parc de l'importateur qui dépose la demande exclusivement (et non à d'autres obligations légales ou à d'autres importateurs), est fournie par l'attribution indiquée sur la garantie d'origine dans le registre 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 postérieur de la garantie d'origine) afin que ce dernier inscrive l'attribution sur la garantie d'origine. Le flux physique de matières, ou la remise du carburant pour son utilisation dans les transports, est dissocié de l'imputation au parc des véhicules neufs. Lorsqu'un grand importateur de véhicules veut faire valoir une réduction de CO₂ obtenue par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables pour un parc de véhicules neufs, il doit déposer une demande correspondante auprès de l'OFEN, au plus tard le 31 janvier suivant la fin de l'année concernée.

- Mise en œuvre : les procédés détaillés de prise en compte des carburants synthétiques renouvelables seront communiqués ultérieurement.
- Calcul : le calcul de la réduction des émissions de CO₂ grâce à l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables est effectué conformément à l'annexe 4b de l'ordonnance sur le CO₂. Il est également documenté dans le cadre de la vérification du respect de la valeur cible, en tant qu'exemple pratique, dans l'exemple de calcul pour les grands importateurs.

2.3.2. Allègements dans le cas de véhicules à faible taux d'émission ou à émission nulle (parts de marché cibles)

Les grands importateurs bénéficient pendant une période limitée d'un allègement pour l'atteinte des valeurs cibles (art. 12, al. 4 de la loi sur le CO₂). Cet allègement est lié à la part de voitures de tourisme à faibles émissions et sans émissions dans le parc de véhicules neufs et vise ainsi à encourager davantage l'immatriculation de véhicules à faibles émissions de CO₂ (art. 12, al. 4 de la loi sur le CO₂ en relation avec l'art. 26c, al. 1 de l'ordonnance sur le CO₂).

Conformément à la réglementation européenne, un seuil est défini pour la part de ces véhicules, en tenant compte des conditions du marché suisse. Ce seuil est variable en Suisse pour les années 2025 à 2027. Si la part de véhicules à émissions faibles ou nulles dans le parc de véhicules neufs d'un grand importateur dépasse le seuil (art. 26c, al. 1, let. a), les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs sont mathématiquement réduites du pourcentage du dépassement ; un taux de réduction maximal s'applique chaque année aux voitures de tourisme (al. 3). Le fait de ne pas atteindre la valeur seuil n'entraîne aucune conséquence. Pour atteindre la valeur seuil, les voitures de tourisme à faibles émissions sont pondérées en fonction de leurs émissions de CO₂, comme le prévoit la réglementation européenne. Sont considérées comme à faibles émissions, les voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne dépassent pas environ 71 g de CO₂/km (annexe 4c, al. 1 de l'ordonnance sur le CO₂). La valeur seuil et le taux de réduction maximal pour les années 2025 à 2027 sont les suivants :

Année	Seuil	Taux de réduction max.
2025	23%	7%
2026	24%	6%
2027	25%	5%

2.3.3. Réduction des émissions de CO₂ par les éco-innovations et le biogaz

Les dispositions actuelles relatives à la réduction des émissions de CO₂ par les éco-innovations et le biogaz restent en vigueur. Ainsi, les émissions de CO₂ des voitures de tourisme fonctionnant au gaz naturel sont réduites de 20 % (art. 26a de l'ordonnance sur le CO₂). En ce qui concerne les éco-innovations, les technologies reconnues par la Commission européenne conformément à l'article 11 du règlement (UE) 2019/631 restent éligibles (art. 26 de l'ordonnance sur le CO₂). Les émissions de CO₂ des voitures de tourisme qui disposent d'éco-innovations ou qui fonctionnent au gaz naturel sont arrondies à un centième de gramme de CO₂/km (art. 26a, al. 2, let. a, de l'ordonnance sur le CO₂).

2.4. Calcul de la sanction des grands importateurs

Un exemple de calcul de la sanction pour les grands importateurs de l'année 2025 est disponible sur le site Internet de l'OFEN.



2.5. Modification du champ d'application des voitures de tourisme

Les véhicules militaires, utilisés à des fins militaires (conformément à l'art. 4, let. a, OCM), sont désormais exclus du champ d'application de l'ordonnance sur les émissions de CO₂. Il s'agit de véhicules de toutes catégories portant des plaques militaires et destinés aux troupes, mais pas à l'administration militaire ou à d'autres fins.

3. Autres informations pertinentes pour l'année 2025

3.1. Fin de la disposition transitoire relative au champ d'application des véhicules d'occasion

Jusqu'à fin 2023, les véhicules admis à la circulation à l'étranger plus de six mois avant leur déclaration en douane en Suisse n'entraient pas dans le champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO₂. Depuis 2024, les véhicules admis à la circulation à l'étranger entre six et douze mois avant la déclaration en douane en Suisse entrent dans ce champ d'application, mais seulement si, au moment de la déclaration en douane, leur prestation kilométrique est inférieure à 5000 km (art. 17d, al. 3, let. b, ch. 1, ordonnance sur le CO₂). Pour les véhicules dédouanés avant le 31 décembre 2023, l'ancienne disposition légale s'appliquait encore à titre transitoire en 2024. Cette disposition transitoire a pris fin le 31 décembre 2024. Ainsi, à compter du 1^{er} janvier 2025, les mêmes règles en matière de délais s'appliquent à tous les types de véhicules, et indépendamment de la date du dédouanement.

3.2. Dépassement de la valeur cible et montants des sanctions en 2025

Les émissions de CO₂ qui dépassent l'objectif individuel sont arrondies au centième inférieur pour le calcul de la sanction (art. 30, al. 2 de l'ordonnance sur le CO₂). Pour l'année de référence 2025, le montant de la sanction à payer en cas de dépassement de l'objectif individuel est de 95 CHF par gramme de CO₂ émis au-delà l'objectif individuel (annexe 5 de l'ordonnance sur le CO₂).

3.3. Informations importantes pour les véhicules importés en Suisse et admis à la circulation qui sont exonérés de droits de douane

Les véhicules importés en Suisse et admis à la circulation en Suisse qui sont exonérés de droits de douane entrent dans le champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂, ce qui n'était pas le cas auparavant. Ces véhicules n'étaient, à tort, pas pris en compte jusqu'à présent. À partir du 22 avril 2025, les véhicules correspondants seront considérés dans les parcs de véhicules neufs des grands importateurs. Pour les véhicules exonérés de droits de douane, le délai définissant les véhicules d'occasion est calculé de la même manière que pour les autres véhicules et correspond à la période entre la première immatriculation à l'étranger et la date de déclaration en douane en Suisse.

3.4. Mise en œuvre des cessions à partir du 1^{er} janvier 2025

Si un importateur souhaite céder à un grand importateur un véhicule qu'il a lui-même importé, il doit l'annoncer à l'OFEN avant la première immatriculation en Suisse du véhicule concerné (art. 22a, al. 2, ordonnance sur le CO₂). Jusqu'à fin 2024, les deux événements (déclaration de cession et première immatriculation en Suisse) étaient saisis le jour concerné. Ainsi, les déclarations de cession effectuées le même jour que la première immatriculation en Suisse étaient prises en compte dans tous les cas. Depuis le 1^{er} janvier 2025, une comparaison plus précise est possible. Par conséquent, les déclarations de cession effectuées le même jour que la première immatriculation en Suisse ne seront prises en compte que si elles précèdent l'immatriculation. Dans le cas contraire, la cession ne sera pas considérée comme valable.

Depuis le 2^e trimestre 2024, les déclarations de cessions se font par la plateforme eGovernment DETEC. Dans quelques cas exceptionnels, ces cessions ne peuvent pas être traitées par les nouveaux systèmes (plateforme eGov et portail KDI). Cela concerne en particulier les véhicules dont le VIN n'est pas composé de 17 caractères, les véhicules modifiés dont des données différentes du CoC souhaitent être revendiquées ou les véhicules utilitaires à émissions nulles de catégorie N2 (jusqu'à un



poids total de 4250 kg - véhicules Bourgeois). Pour ces cas, l'OFEN a mis en place une solution alternative. Les véhicules doivent être cédés au moyen d'un formulaire conçu à cet effet. Ce formulaire est disponible sur le site web de l'OFEN depuis 2025 : [Processus de cession](#)

3.5. Traitement des véhicules modifiés

Jusqu'à maintenant, les véhicules qui étaient modifiés avant la première immatriculation et qui ne pouvaient alors plus être admis à la circulation sur la base du CoC étaient pris en compte dans le cadre des prescriptions sur les émissions de CO₂ sur la base du poids modifié et des émissions définies pour le véhicule de base CoC. Étant donné que, généralement, les modifications entraînent une augmentation du poids à vide, les émissions de CO₂ appliquées à ces véhicules étaient souvent trop basses. À compter de 2025, l'importateur aura le choix entre utiliser les données du CoC ou celles du véhicule modifié. Dans le premier cas, il devra se conformer aux prescriptions contenues dans la loi sur le CO₂ en utilisant les procédures habituelles (portail KDI et plateforme eGov). Dans le second cas, l'ASTRA et l'OFEN ont élaboré une solution alternative. L'importateur est tenu de prendre contact avec l'ASTRA ou l'OFEN avant d'enregistrer le véhicule sur le portail KDI. Si un importateur souhaite utiliser les données du véhicule modifié, il doit également fournir une preuve du calcul des émissions de CO₂ produite par un organe d'expertise officiellement reconnu. Les émissions de CO₂ peuvent également être calculées au moyen des formules de calcul figurant à l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO₂. Cette règle ne s'applique pas aux véhicules multi-étapes qui doivent être complétés pour pouvoir être immatriculés.

3.6. Mise à jour de la directive sur l'application de la loi sur le CO₂

L'OFEN met à jour la directive existante pour les grands importateurs en tenant compte des nouvelles dispositions de la loi sur les émissions de CO₂ des véhicules. La directive contient les processus centraux et d'autres informations importantes sur l'application de la loi sur le CO₂. Une version actualisée sera mise en ligne sur le site Internet de l'OFEN le 1^{er} mai 2025 au plus tard : www.bfe.admin.ch/auto-co2 → Documents → 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

4. Contact en cas de questions

Vous trouverez plus d'informations sur le site de l'OFEN : www.bfe.admin.ch/auto-co2

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