



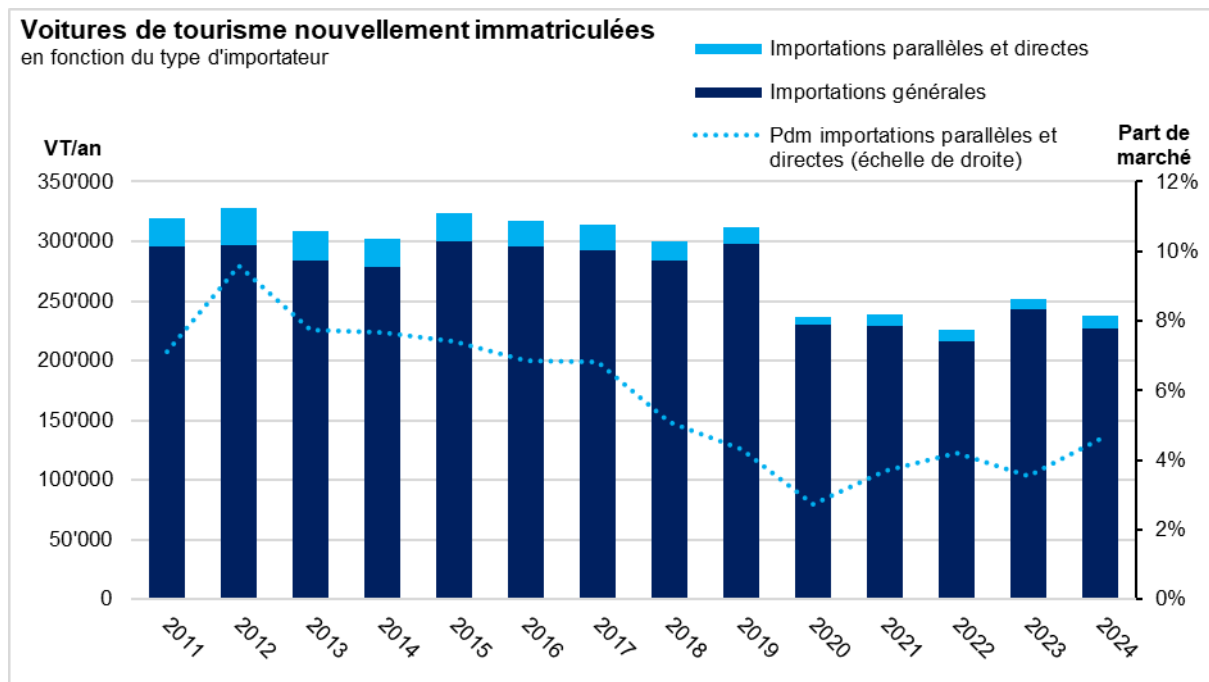
26 juin 2025

Fiche d'information

Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme en 2024

Voitures de tourisme nouvellement immatriculées et émissions de CO₂

En 2024, quelque 248 000 voitures de tourisme (VT) relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ ont été immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein¹. Cela correspond à une baisse d'environ 3,4 % par rapport à 2023. Les chiffres des nouvelles immatriculations restent inférieurs au niveau d'avant la crise (2019). Parmi les VT relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂, environ 238 000 étaient des voitures neuves. Le graphique suivant présente l'évolution des immatriculations de VT neuves de 2011 à 2024 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 CO₂. Les prescriptions sont entrées en vigueur le 1^{er} 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. Depuis 2021, on note une tendance à la hausse de ces parts de marché ; elles s'établissent aujourd'hui

¹ Les prescriptions sur les émissions de CO₂ 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. Les véhicules immatriculés à l'étranger pour la première fois moins d'un an avant la déclaration en douane et dont le kilométrage est inférieur à 5000 km relèvent, eux aussi, du champ d'application des prescriptions.



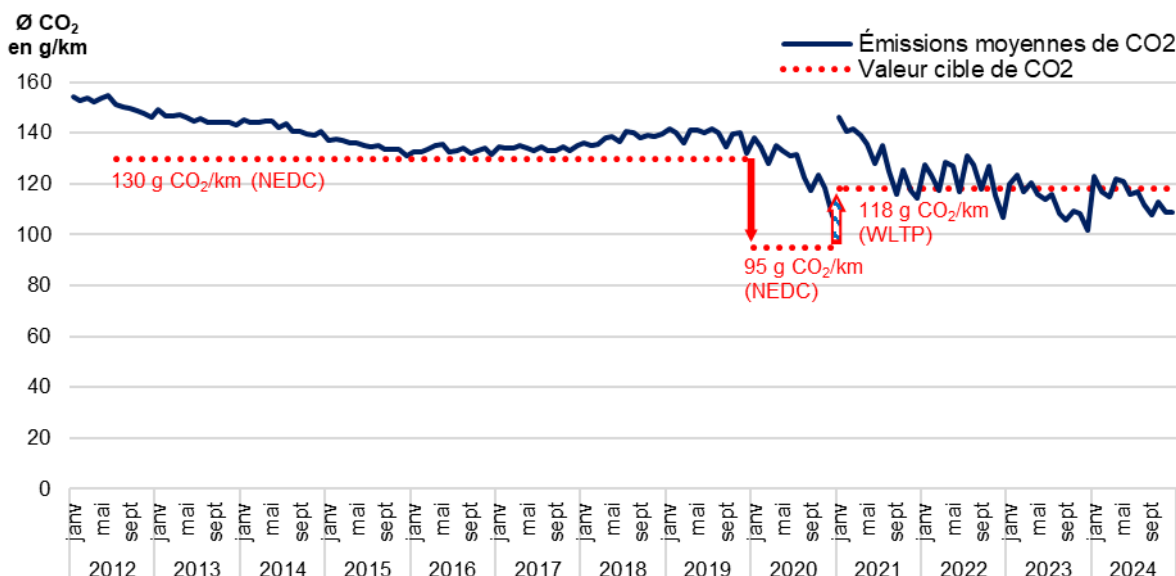
autour de 4,6 %, soit 1 % de plus qu'en 2023. Toutefois, étant donné qu'un changement dans la procédure d'évaluation a été opéré entre 2023 et 2024, la comparaison avec les années précédentes n'est possible que sous certaines conditions.

Aucun lien direct ne peut être établi entre la réglementation en matière de CO₂ 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, en 2024, les montants des sanctions par véhicule perçus auprès des importateurs parallèles étaient certes en moyenne plus élevés que ceux perçus auprès des importateurs généraux, mais ils se situaient à un niveau très bas (en moyenne 37 francs par véhicule, voir [Tableau 2](#)).

Le graphique suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO₂ des VT neuves de 2012 à 2024. En raison du passage de la procédure de mesure NEDC à la procédure WLTP, plus proche de la réalité, les émissions moyennes de CO₂ mesurées sur les VT neuves ont augmenté à partir de 2021. Afin d'éviter un durcissement, sans légitimité politique, de la valeur cible pour les émissions de CO₂, celle-ci a également été adaptée, comme dans l'UE.

Émissions moyennes de CO₂ mensuelles

2012 - 2024



Graphique 2 : Émissions de CO₂ mensuelles de 2012 à 2024. OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂)

En 2024, les émissions moyennes de CO₂ de toutes les voitures de tourisme étaient de l'ordre de 113,9 g de CO₂/km, soit environ 1 g de plus que l'année précédente (2023 : 112,7 g de CO₂/km). Ainsi, elles étaient à nouveau nettement inférieures à la valeur cible de 118 g de CO₂/km. Cette légère augmentation se démarque des fortes baisses des émissions moyennes de CO₂ des années précédentes, et elle devrait se confirmer dans le contexte du durcissement des valeurs cibles de CO₂ à compter du 1^{er} janvier 2025. Une augmentation similaire avait déjà été observée pour les années 2017 à 2019, avant l'abaissement de la valeur cible à 95 g de CO₂/km.



Émissions de CO₂ et trajectoires de réduction annuelles moyennes

2008 - 2024

Ø CO₂
en g/km



Graphique 3 : Émissions de CO₂ et trajectoires de réduction annuelles moyennes. Source des données : OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂)

Le poids à vide moyen de toutes les VT relevant du domaine d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ atteignait environ 1779 kg, soit une légère baisse de 3 kg par rapport à 2023. Cette valeur reste ainsi supérieure au poids à vide de référence déterminant pour le calcul de la valeur cible (1727 kg).

L'ordonnance sur le CO₂ 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 CO₂ moyennes et de la valeur cible. Les données de la réception par type contiennent les valeurs maximales du poids à vide et de CO₂ pour un type de véhicule. Le poids à vide et les émissions de CO₂ indiqués dans les données individuelles spécifiques sont en général plus faibles. En 2024, des données du CoC ont été remises pour environ 16 % des véhicules relevant du champ d'application, ce qui correspond à une légère baisse par rapport à l'année 2023. 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 2024, plus de 58 % des véhicules relevant du champ d'application ont déjà été admis à la circulation au moyen d'un e-CoC. Au total, près de 74 % 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 CO₂, 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 38 % du parc total présentait de telles éco-innovations en 2024. En moyenne, la réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilisant des éco-innovations s'élève à environ 1,5 g de CO₂/km. Les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules dans son ensemble se réduisent ainsi d'un demi-gramme, passant de 113,9 à 113,4 g de CO₂/km.



Atteinte des objectifs et respect des valeurs cibles

En 2024, les importateurs se sont situés sensiblement en dessous de la valeur cible. Cela s'explique notamment par l'électrification du parc suisse de véhicules neufs. En 2024, près de 27,3 % de toutes les VT relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ émettaient moins de 50 g de CO₂/km, ce qui représente un léger recul par rapport à l'année précédente (2023 : 29,3 %). En 2024, la part des véhicules munis d'une propulsion purement électrique s'élevait à près de 19,1 % (2023 : environ 20,9 %).

En 2024, les émissions moyennes de CO₂ étaient inférieures de quelque 4,1 g de CO₂/km à la valeur cible du parc de 118 g de CO₂/km. Pour calculer la sanction, une valeur cible spécifique de CO₂ 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 2024, le poids à vide moyen de toutes les VT dépassait de 52 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 CO₂ déterminantes s'élèvent à 113,4 g de CO₂/km (en tenant compte des éco-innovations pondérées), alors que la valeur cible moyenne de CO₂ de l'ensemble du parc de véhicules est d'environ 119,8 g de CO₂/km. L'objectif a donc été atteint avec des valeurs en moyenne inférieures de 6,4 g de CO₂/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 2024, 57 grands importateurs étaient annoncés auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes :

- 51 importateurs individuels, 6 groupements d'émission ;
- 23 importateurs généraux, 34 importateurs parallèles.

Les 10 principaux grands importateurs ont décompté ensemble près de 89 % des VT (2023 : 92 %). Sur les 57 grands importateurs enregistrés, 45 ont respecté leur valeur cible spécifique pour le parc de véhicules immatriculés en 2024 et n'ont donc pas été sanctionnés (environ 79 %). Les émissions moyennes de CO₂ de 12 grands importateurs étaient supérieures à la valeur cible spécifique. Par ailleurs, 25 importateurs se sont enregistrés auprès de l'OFEN en tant que grands importateurs de manière provisoire mais n'ont pas atteint le nombre minimal prescrit de 50 VT (total : 59 véhicules).

Montants des sanctions

En 2024, environ 248 000 voitures de tourisme ayant l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO₂ 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	247 650	550	248 200
Recettes	CHF 829 000	CHF 1 432 000	CHF 2 261 000

Tableau 1² : Montants des sanctions en 2024

Ainsi, par rapport à l'année précédente, les sanctions ont augmenté d'environ 28 %. Alors que les

² Les importateurs s'étant enregistrés auprès de l'OFEN en tant que grands importateurs de manière provisoire mais n'ayant pas atteint le nombre minimal de 50 VT au cours de l'année 2024 sont comptabilisés en tant que petits importateurs.



petits importateurs sont responsables d'une grande partie des sanctions, les sanctions des grands importateurs ont moins d'importance si l'on considère l'ensemble, et se situent encore dans une fourchette à six chiffres.

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

2024	Tous	Importation générale	Importation parallèle	Petits importateurs
Sanction par VT	CHF 9	CHF 0	CHF 37	CHF 2552

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 CO₂ par ceux à faibles émissions. La cession d'un véhicule à un grand importateur (p. ex. bourse de CO₂) garantit aux petits importateurs la possibilité de bénéficier également du décompte du parc et d'éviter ainsi ou de réduire sensiblement les sanctions.

Résumé des recettes et des dépenses

Les coûts et les recettes de la mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ 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 États³. En 2024, après déduction des coûts, environ 155 000 francs reviennent à la Principauté de Liechtenstein et près de 22,4 millions de francs à la Suisse, montant qui sera versé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA.

2024	Liechtenstein	Suisse	Total
VT contrôlées	1650	246 550	248 200
VUL contrôlés ⁴	250	27 150	27 400
Total des véhicules ⁴	1900	273 700	275 600
Recettes des VT	-	-	CHF 2 261 000
Recettes des VUL ⁴	-	-	CHF 22 273 000
Total des recettes de l'exécution des prescriptions sur le CO ₂ ⁴	CHF 168 000	CHF 24 366 000	CHF 24 534 000
Total des coûts d'exécution	CHF 13 000	CHF 1 941 000	CHF 1 954 000
Recettes nettes ⁴	CHF 155 000	CHF 22 425 000	CHF 22 580 000

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

Les coûts d'exécution pour l'année 2024 ont été inférieurs à ceux de l'année précédente. En 2023, des coûts plus élevés avaient encore été comptabilisés pour la numérisation de l'exécution opérationnelle des prescriptions sur les émissions de CO₂.

³ 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)

⁴ 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.