



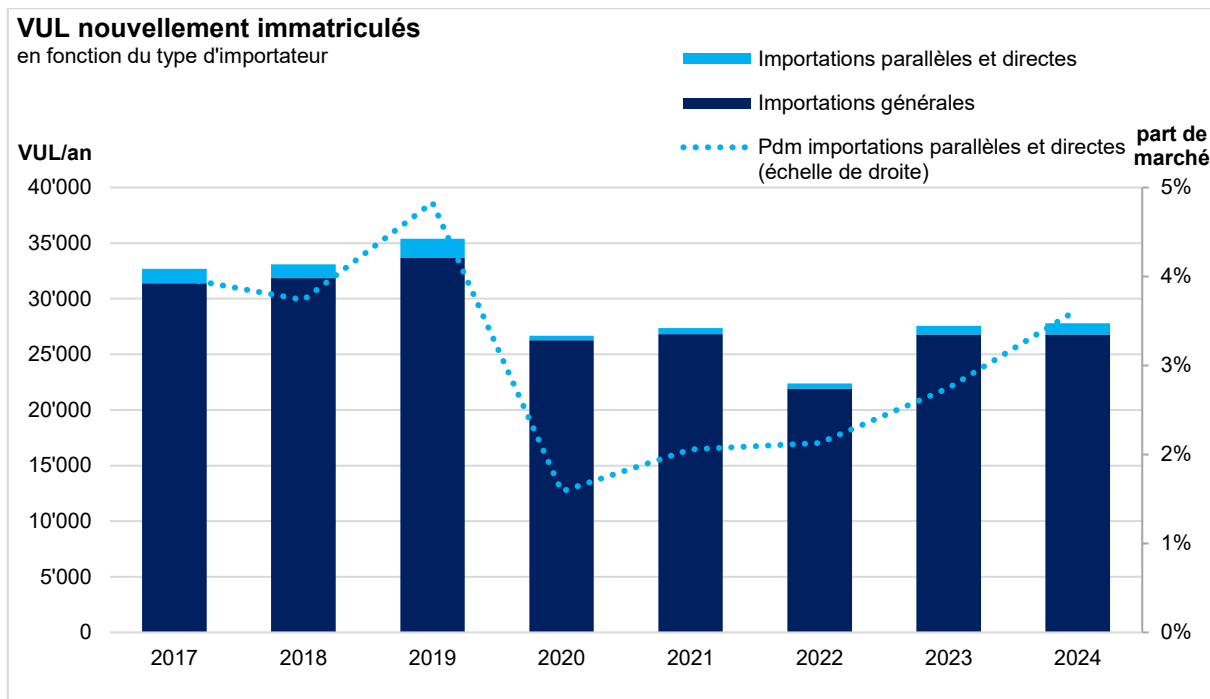
26 juin 2025

## 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 2024

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

En 2024, près de 27 700 VUL immatriculés pour la première fois en Suisse ou dans la Principauté de Liechtenstein relevaient du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, ce qui correspond à peu près à la valeur de l'année précédente. 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, ainsi qu'aux véhicules immatriculés à l'étranger pour la première fois moins d'un an avant la déclaration en douane si leur kilométrage est inférieur à 5000 km. Les nouvelles immatriculations ont baissé de 20 % par rapport à 2019, avant tout 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 ou de l'absence de valeur d'émission WLTP. Une fois encore, le nombre de ces véhicules a sensiblement augmenté par rapport aux années précédentes. Parmi les VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, environ 27 000 étaient des véhicules neufs. Le graphique suivant présente l'évolution des immatriculations de VUL neufs de 2017 à 2024 selon le type d'importation.



**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, tous les véhicules neufs sont représentés dans le graphique ; à partir de 2020, n'y figurent plus que ceux relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

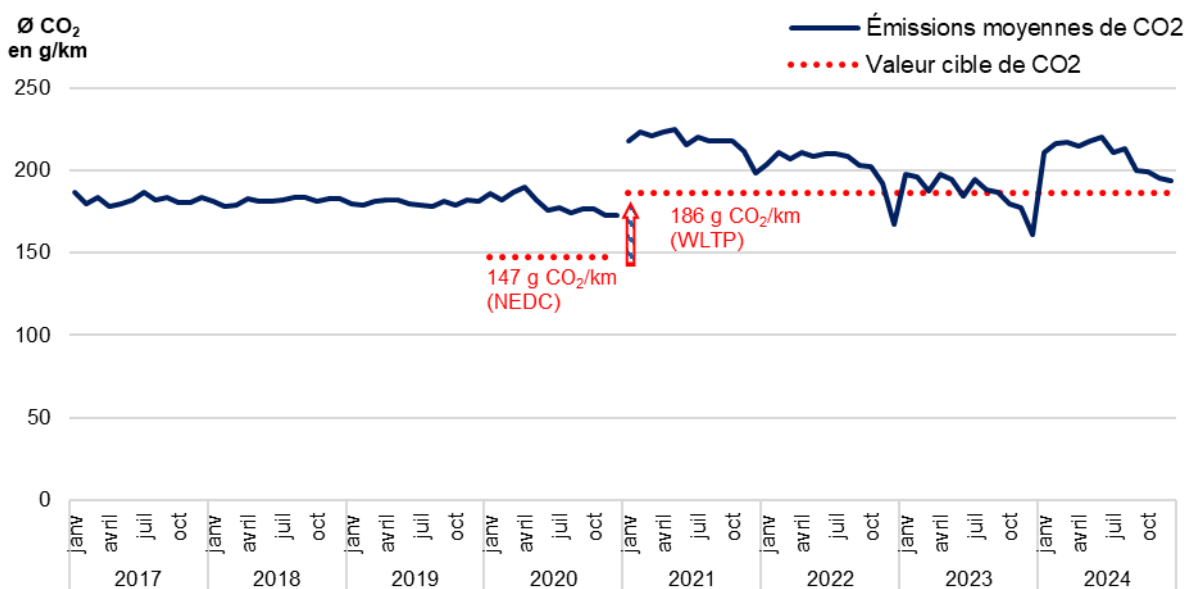


Les fortes fluctuations des parts de marché des VUL importés directement ou parallèlement s'expliquent par les effets transitoires découlant des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Ces prescriptions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Les immatriculations anticipées ont donc entraîné un pic en décembre 2019. L'écoulement des stocks constitués fin 2019, associé à l'évolution générale du marché qui a été influencée, entre autres, par la crise du coronavirus 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 complètement atteint, mais les parts de marché se redressent en continu depuis 2020 pour s'établir à environ 3,6 % en 2024 (2021 et 2022 : 2,1 %). Dans le contexte 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 sont plus de deux fois supérieurs pour les importateurs généraux que pour les importateurs parallèles (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 continué à fortement augmenter par rapport à 2019, pour atteindre autour de 9 % en 2024. 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 2024. 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 de la mesure sans légitimité politique, la valeur cible a été adaptée dans le cadre de ce changement.

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

2017 - 2024



**Graphique 2 :** Émissions de CO<sub>2</sub> mensuelles de 2017 à 2024. Source des données : OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub>)

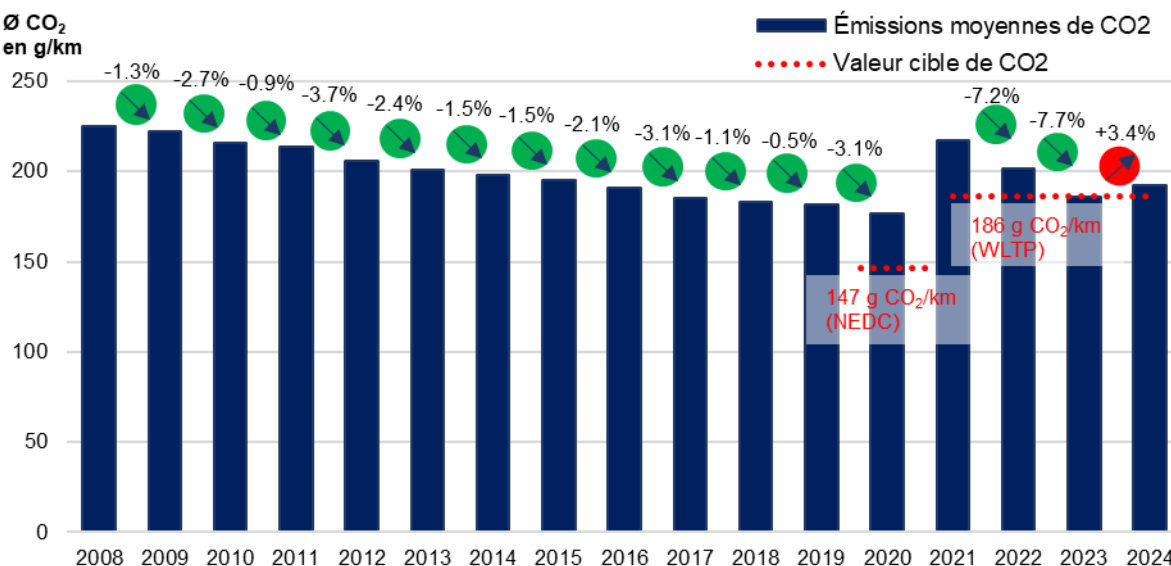
En 2024, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de tous les VUL neufs relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> étaient de l'ordre de 192,4 g de CO<sub>2</sub>/km. Ainsi, la valeur cible du parc de véhicules de 186 g de CO<sub>2</sub>/km a été dépassée de plus de 6 g. Par rapport à l'année précédente, cela représente une hausse de 3,4 %. Il s'agit de la première augmentation depuis le début de la collecte des données, en 2008.



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

2008 - 2024

Ø CO<sub>2</sub>  
en 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>)

En 2024, 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 2107 kg, soit 32 kg de moins que l'année précédente et 10 kg de moins que le poids à vide de référence (M<sub>t-2</sub>) déterminant pour le calcul de la valeur cible. Comme déjà l'année précédente, certains 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 135 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 30 g en moyenne. En 2024, les importateurs ont transmis des données du CoC pour quelque 5200 véhicules, ce qui correspond à une part d'environ 18,8 % de tous les véhicules (2023 : 7700, part de 27,5 %). Parallèlement, le système d'immatriculation est progressivement remplacé par des certificats de conformité électroniques (e-CoC) propres à chaque véhicule. En 2024, quelque 11 200 VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> ont été autorisés pour la première fois à circuler au moyen de la nouvelle procédure d'immatriculation. Cela correspond à une part de plus de 40 %, soit deux fois plus que l'année précédente (2023 : 5750 véhicules ; part de 20,5 %). Au total, un peu moins de 60 % 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 29 % du parc total présentait de telles éco-innovations en 2024. En moyenne, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilisant des éco-innovations s'élève à environ 1 g de CO<sub>2</sub>/km. Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules dans son ensemble passent ainsi de 192,4 à quelque 192,1 g de CO<sub>2</sub>/km.



### Atteinte des objectifs et respect des valeurs cibles

En 2024, les importateurs ont dépassé la valeur cible d'environ 6,4 g/km. Cela s'explique notamment par la baisse de la part des véhicules électriques. L'an passé, 10,4 % des VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> disposaient d'une propulsion sans émissions (2023 : environ 14,6 %).

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. En 2024, le poids à vide moyen de tous les VUL était d'environ 2107 kg, soit 10 kg de moins que le poids à vide de référence. Ainsi, la moyenne des valeurs cibles spécifiques des importateurs était également inférieure à 186 g/km. La valeur cible moyenne de CO<sub>2</sub> de l'ensemble du parc de véhicules était d'environ 185 g CO<sub>2</sub>/km, alors que les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> déterminantes s'élevaient à 192,1 g de CO<sub>2</sub>/km (en tenant compte des éco-innovations pondérées). L'objectif a donc été dépassé en moyenne de 7,1 g de CO<sub>2</sub>/km.

### Importateurs de VUL

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 2024, 28 grands importateurs étaient annoncés auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes :

- 24 importateurs individuels, 4 groupements d'émission ;
- 11 importateurs généraux, 17 importateurs parallèles.

Les 10 plus grands importateurs totalisaient près de 94 % des VUL soumis aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, ce qui représente un léger recul par rapport à l'année précédente (2023 : 97 %). Sur les 28 grands importateurs enregistrés, 12 ont atteint leur valeur cible spécifique ou se situaient en dessous de cette valeur pour le parc de véhicules immatriculés en 2024 et n'ont donc pas été sanctionnés. Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de 16 importateurs étaient supérieures à la valeur cible spécifique. Par ailleurs, 8 importateurs se sont enregistrés auprès de l'OFEN en tant que grands importateurs de manière provisoire mais n'ont pas atteint le minimum prescrit de 6 VUL (total : 26 véhicules). Pour deux grands importateurs, le calcul de la sanction n'est pas encore terminé.

### Montants des sanctions

En 2024, environ 27 400 VUL neufs ayant l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> ont été immatriculés<sup>2</sup>.

| 2024          | Grands importateurs | Petits importateurs | Total          |
|---------------|---------------------|---------------------|----------------|
| VUL contrôlés | 27 200              | 200                 | 27 400         |
| Recettes      | CHF 21 655 000      | CHF 618 000         | CHF 22 273 000 |

**Tableau 1 :** Montants des sanctions en 2024

<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. Les grands importateurs à titre provisoire ayant immatriculé moins de six véhicules sont comptabilisés en tant que petits importateurs.



| 2024             | Tous    | Importation générale | Importation parallèle | Petits importateurs |
|------------------|---------|----------------------|-----------------------|---------------------|
| Sanction par VUL | CHF 813 | CHF 826              | CHF 366               | CHF 2873            |

**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 nettement 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 du parc 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 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>3</sup>. 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 <sup>4</sup>                                                              | 250           | 27 150         | 27 400         |
| Total des véhicules <sup>4</sup>                                                        | 1900          | 273 700        | 275 600        |
| Recettes des VT                                                                         | -             | -              | CHF 2 261 000  |
| Recettes des VUL <sup>4</sup>                                                           | -             | -              | CHF 22 273 000 |
| Total des recettes de l'exécution des prescriptions sur le CO <sub>2</sub> <sup>4</sup> | 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 <sup>4</sup>                                                            | 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 CO<sub>2</sub>.

<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)

<sup>4</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.