Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Bundesamt für Energie BFE
Sektion Energieeffizienter Verkehr

octobre 2025

Exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules neufs - directive pour les importateurs de véhicules lourds en 2025

Table des matières

1. But et objet 2

2. Processus en matière d'exécution et de reporting 2

2.1 Aperçu du processus d'exécution 2

2.2 Processus relatif au décompte annuel 3

2.3 Processus relatif au décompte trimestriel 4

2.4 Format et structure des jeux de données 5

2.5 Aspects organisationnels et échange de données 5

3. Importateurs de véhicules lourds 5

3.1 Définition du terme « importateur » (art. 17g ordonnance sur le CO_2) 5

3.2 Obligation de communiquer des importateurs (art. 23a ordonnance sur le CO_2) 5

3.3 Reprise de véhicules 5

4. Données déterminantes, champ d'application et calcul des sanctions 6

4.1 Procédure déterminante pour le calcul des émissions de CO_2 et l'attribution à un sous-groupe 6

4.2 Source des données 6

4.3 Véhicules soumis au champ d'application (art. 17c^{bis}, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2) 6

4.4 Véhicules exclus du champ d'application (art. 17c^{bis}, al. 3, de l'ordonnance sur le CO_2) 7

4.5 Première immatriculation et véhicules d'occasion 8

4.6 Valeur cible, émissions moyennes de CO_2 et sanction : base de données et calcul 9

5. Réduction des émissions de CO_2 au moyen de carburants synthétiques renouvelables .. 9

6. Contact en cas de question 11

Office fédéral de l'énergie OFEN
Adresse postale : CH-3003 Berne
Emplacement : Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 462 56 11, fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
http://www.bfe.admin.ch/

1. But et objet

La présente directive décrit les processus centraux régissant l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 conformément aux art. 10 ss de la loi du 23 décembre 2011 sur le CO_2 (RS 641.71) et aux art. 17*a* ss de l'ordonnance du 30 novembre 2012 sur le CO_2 (RS 641.711) pour les importateurs de véhicules utilitaires lourds. Elle précise notamment la mise en œuvre opérationnelle en matière de traitement des données et fournit des informations sur d'autres thèmes liés à l'exécution de la loi sur le CO_2.

La présente directive s'adresse aux importateurs de véhicules utilitaires lourds dès lors que ceux-ci sont soumis aux valeurs cibles en matière d'émissions de CO_2.

Elle offre une aide à l'interprétation d'une règle de droit et va au-delà d'une recommandation non contraignante, mais ne revêt pas le même caractère obligatoire que l'ordonnance sur le CO_2. La directive reflète l'opinion de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Les dérogations à ce texte ne sont pas écartées d'emblée lorsqu'elles sont dûment justifiées. Elles sont toutefois subordonnées à la preuve que les dispositions légales sur lesquelles se fonde la directive sont respectées de façon équivalente. La directive sera adaptée au besoin ou en cas de modification de la législation.

2. Processus en matière d'exécution et de reporting

2.1 Aperçu du processus d'exécution

Remarque préliminaire : Les données nécessaires à l'exécution des prescriptions en matière d'émissions de CO_2 sont en partie déjà saisies lors de l'immatriculation du véhicule (données dites d'immatriculation). L'OFEN y a donc accès dès ce moment. Pour ce qui est des données que les importateurs ne sont pas tenus de communiquer lors de l'immatriculation, mais dont l'OFEN a besoin pour l'exécution des prescriptions en matière de CO_2 (à savoir les données VECTO et, le cas échéant, les données relatives au véhicule de base), les importateurs doivent les transmettre à l'OFEN dans le cadre d'une procédure séparée.

La figure 1 présente un aperçu de la procédure d'exécution. Le décompte des véhicules immatriculés au cours d'une année civile donnée (« année de référence » selon l'ordonnance sur le CO_2) a lieu l'année suivante.

Les importateurs doivent communiquer à l'OFEN (ou à l'OFROU) les données dont l'OFEN a besoin pour l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO_2 (art. 23*a* de l'ordonnance sur le CO_2). Les données requises pour que le véhicule soit attribué à l'importateur doivent être communiquées avant la première mise en circulation du véhicule. Si le véhicule dispose d'une réception par type suisse (RT), d'une fiche de données ou, à l'avenir, d'un certificat de conformité sous forme électronique (eCOC), l'importateur n'a aucune autre démarche à effectuer avant l'immatriculation concernant l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO_2. L'obligation visée à l'art. 23*a*, al. 1, let. a, de l'ordonnance sur le CO_2 — à savoir la communication à l'OFROU des données requises pour que le véhicule soit attribué à l'importateur — est remplie par les documents qui doivent de toute façon être déposés lors de l'immatriculation du véhicule. Lorsqu'un véhicule ne dispose ni d'une réception par type suisse, ni d'une fiche de données, ni d'un eCOC, l'importateur doit communiquer à l'OFEN, avant la première immatriculation, les données requises pour que le véhicule lui soit attribué (art. 23*a*, al. 1, let. b, de l'ordonnance sur le CO_2). Cela passe par une procédure dite d'attestation. Dans ce cadre, et pour des raisons d'efficience procédurale, l'OFEN demande également à l'importateur les autres données nécessaires à l'exécution —

c'est-à-dire les données requises pour le calcul de la sanction CO_2, en particulier les données VECTO. L'importateur doit en tous les cas communiquer ces données à l'OFEN au plus tard le 31 mars de l'année suivante (art. 23*a*, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2).

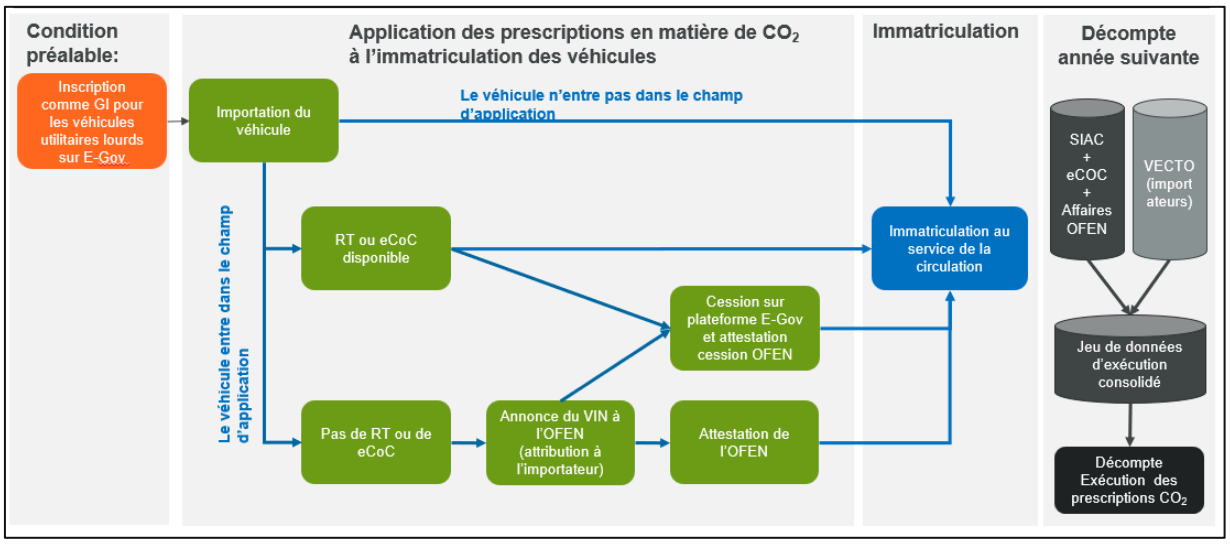


Figure 1 Aperçu du processus d'exécution des prescriptions en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules lourds

2.2 Processus relatif au décompte annuel

La figure 2 illustre le processus de transmission et de traitement des données. À la fin de l'année de référence, l'OFEN transmet aux importateurs une liste des véhicules qui lui ont été communiqués en vertu de l'art. 23*a*, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2 et qui, selon les données du SIAC, ont été immatriculés pour la première fois en Suisse au cours de l'année de référence. Étant donné que la procédure d'immatriculation ne permet pas de collecter toutes les données nécessaires à l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO_2 (voir remarque préliminaire au chapitre 2.12.1), cette liste peut également contenir des véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO_2. Par ailleurs, comme elle tend à inclure un nombre trop élevé de véhicules, cette liste sert à obtenir de l'importateur les données VECTO pour tous les véhicules soumis selon les données du SIAC, et ainsi à pallier les imprécisions que comportent les systèmes de données de la Confédération (cf. chapitre 44). À ce stade du processus, les données de base nécessaires à l'exécution ne sont donc pas encore toutes recensées, ce qui rend prématurée une vérification détaillée des listes de véhicules par les importateurs.

Les importateurs doivent communiquer à l'OFEN, au plus tard le 31 mars de l'année suivante, les données nécessaires au calcul d'une éventuelle sanction (art. 23*a*, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2, cf. chapitre 44 pour les sources des données). Il s'agit en premier lieu des données VECTO. Si l'importateur ne transmet pas les données VECTO dans les délais, l'OFEN calcule la sanction sur la base des données qui lui ont été communiquées jusqu'à cette date (cf. art. 25*a*, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2 concernant les émissions de CO_2).

L'OFEN examine ensuite les données communiquées jusqu'au 31 mars et clarifie les éventuelles questions avec l'importateur. L'expérience montre que des lacunes peuvent subsister dans les données ; le cas échéant, l'OFEN demande à l'importateur de fournir les données manquantes. Celles-ci

(art. 23*a*, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2) constituent, avec les données communiquées avant l'immatriculation (art. 23*a*, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2) et les données relatives aux cessions (art. 22*a* de l'ordonnance sur le CO_2), le jeu de données pour l'exécution. Il sert de base pour déterminer si le véhicule est soumis au champ d'application de la législation sur le CO_2, pour calculer sa valeur cible spécifique (art. 11 de la loi sur le CO_2 en rel. avec l'art. 24 de l'ordonnance sur le CO_2), pour déterminer ses émissions de CO_2 (art. 25*a* de l'ordonnance sur le CO_2) et pour calculer les sanctions (art. 13 de la loi sur le CO_2). Une fois les données d'exécution complètes, l'OFEN met à jour la liste des véhicules afin qu'elle corresponde au champ d'application prévu à l'art. 17*c*^{bis} de l'ordonnance sur le CO_2. L'OFEN établit ensuite un décompte provisoire pour les véhicules concernés et accorde à l'importateur le droit d'être entendu. Les importateurs sont tenus de vérifier les données d'exécution que l'OFEN a préparées après la remise des données VECTO, et de lui signaler toute question ainsi que d'éventuelles divergences. Cela concerne en particulier l'exhaustivité de la liste des véhicules, si la RT se fait en une ou plusieurs étapes, la configuration des essieux et le poids utilisé.

L'OFEN établit ensuite le décompte définitif et facture les éventuelles sanctions. L'ensemble du processus doit être achevé avant le 30 juin de l'année suivante.

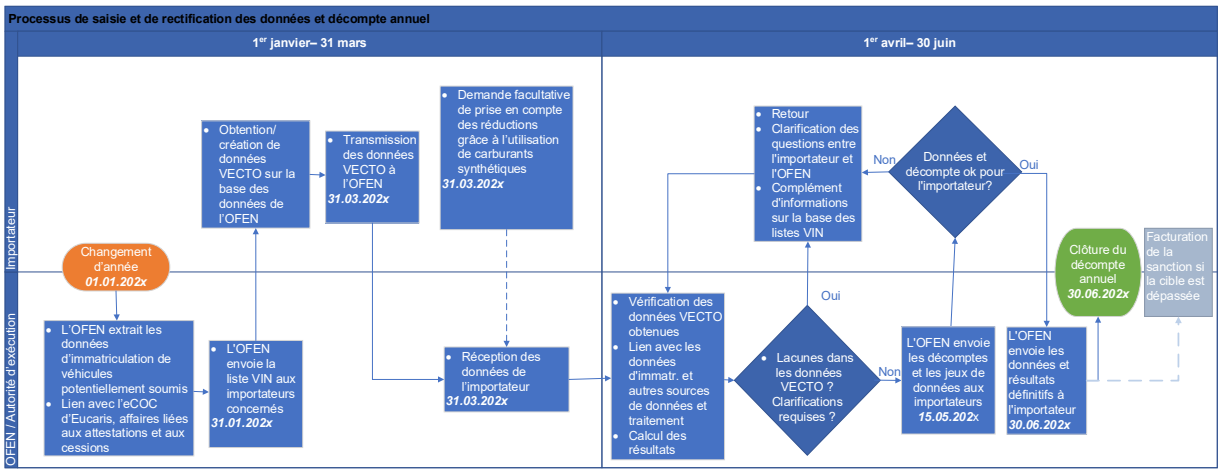


Figure 2 Processus et calendrier pour la communication et le traitement annuels des données. Les délais sont indiqués en orange.

2.3 Processus relatif au décompte trimestriel

L'OFEN transmet chaque trimestre aux importateurs les données d'immatriculation cumulées pour l'année en cours. Les importateurs peuvent déjà transmettre à l'OFEN toutes les données nécessaires (notamment les données VECTO) pour les décomptes des trois premiers trimestres. Si l'OFEN ne reçoit aucune donnée VECTO, il établit le décompte trimestriel sur la base des données qui lui ont été communiquées jusqu'à cette date (cf. art. 25*a*, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2 concernant les émissions de $CO_{2)}$. Les résultats trimestriels des sanctions sont indicatifs et servent à informer l'importateur de l'état des objectifs atteints. Les décomptes trimestriels se déroulent de la même manière que les décomptes annuels.

L'OFEN communique séparément une liste des dates et délais annuels et trimestriels.

Si un importateur souhaite avoir accès aux données d'immatriculation en plus des décomptes annuels et trimestriels (par exemple pour pouvoir effectuer des comparaisons de manière continue et automatisée), il peut commander des jeux de données standard auprès de l'OFROU moyennant un émolument.

Voir : Données relatives aux véhicules→Aperçu des produits d'information des données relatives aux véhicules→ « NEUZU_IMPORTEUR ».

2.4 Format et structure des jeux de données

Pour le calcul des sanctions, l'importateur fournit à l'OFEN les données VECTO à choix sous forme de MRF (Manufacturer's Record File) et/ou de CIF (Customer Information File) conformément à la version consolidée du règlement UE 2017/2400. Il doit fournir un fichier xml pour chaque véhicule. Les autres formats tels que vsum, Excel ou PDF ne sont pas admis.

Les données livrées doivent couvrir tous les véhicules figurant dans la liste cumulée des immatriculations de l'année en cours, dans la mesure où les données VECTO sont disponibles.

Conformément au règlement européen, les constructeurs de véhicules lourds sont tenus de déterminer les émissions de CO_2 et la consommation de carburant pour la certification de chaque nouveau véhicule à l'aide de la dernière version disponible de l'outil VECTO (art. 9 du règlement 2017/2400). Le processus de reporting en Suisse tient compte des résultats VECTO certifiés conformément au règlement européen.

2.5 Aspects organisationnels et échange de données

La loi et l'ordonnance sur le CO_2 s'adressent aux importateurs. Ceux-ci sont soumis aux prescriptions en matière d'émissions de CO_2 et doivent communiquer leurs données conformément à l'art. 23*a* de l'ordonnance sur le CO_2. La personne de contact compétente est indiquée dans le compte de l'importateur sur le portail eGovernment du DETEC et dans Sharepoint.

L'échange entre l'importateur et l'OFEN des données d'immatriculation et des données VECTO pour le décompte annuel et trimestriel s'effectue via Sharepoint. À cet effet, une sous-page individuelle et protégée est mise à disposition de chaque importateur.

3. Importateurs de véhicules lourds

3.1 Définition du terme « importateur » (art. 17*g* ordonnance sur le CO_2)

Est considéré comme importateur en premier lieu quiconque communique à l'OFEN les données visées à l'art. 23*a*, al. 1, let. b, de l'ordonnance sur le CO_2. Si aucune communication n'a été faite, est considéré comme l'importateur du véhicule quiconque est inscrit en tant que tel dans le SIAC : en cas d'immatriculation avec une réception par type suisse ou une fiche technique, son titulaire; en cas d'immatriculation avec une fiche technique électronique ou un COC électronique, l'importateur selon la déclaration d'importation (identification via l'IDE).
Dans des cas exceptionnels, lorsqu'il n'existe ni communication de données, ni fiche technique électronique, ni réception par type ou fiche technique correspondante, la personne qui est considérée comme importateur est celle mentionnée comme tel dans la déclaration en douane.

3.2 Obligation de communiquer des importateurs (art. 23*a* ordonnance sur le CO_2)

Les importateurs doivent communiquer les données (art. 23*a* de l'ordonnance sur le CO_2) et les cessions (art. 22*a*, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2) via le portail eGovernment du DETEC. Pour pouvoir effectuer ces démarches, ils doivent au préalable s'inscrire sur cette plateforme. Ils y restent inscrits jusqu'à révocation.

3.3 Reprise de véhicules

Chaque importateur a la possibilité de céder des véhicules à un grand importateur pour le calcul de la sanction CO_2. Ce dernier reprend les véhicules concernés, qui sont alors intégrés à son parc de

véhicules neufs déterminant pour le calcul de la sanction CO_2 (art. 22*a*, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2). La cession doit être signalée à l'OFEN avant la première immatriculation en Suisse sur le portail eGovernment du DETEC.

Si une cession est consentie à un tiers, une procuration de cession doit impérativement être fournie (service e-Gov « Procurations de cession »). L'octroi de droits d'administration n'a aucun effet juridique si l'on s'attache à la manière dont les cessions sont traitées. Les cessions ne sont pas possibles après la première immatriculation. Un véhicule ne peut être cédé qu'une seule fois, sans possibilité de révocation (art. 22*a*, al. 3, de l'ordonnance sur le CO_2). Si un grand importateur reprend un véhicule d'un importateur conformément à l'art. 22*a* de l'ordonnance sur le CO_2, il doit s'assurer que celui-ci a été importé et immatriculé en Suisse pour une utilisation conforme aux fins prévues.

4. Données déterminantes, champ d'application et calcul des sanctions

4.1 Procédure déterminante pour le calcul des émissions de CO_2 et l'attribution à un sous-groupe

Pour les véhicules lourds, les valeurs d'émission de CO_2 et l'attribution à un sous-groupe sont utilisées pour calculer la sanction sur la base de la procédure de simulation VECTO (art. 25*a*, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2). Cette procédure fait partie de la réception générale européenne et est également obligatoire pour les véhicules soumis à la réception par type en Suisse. Pour les véhicules disposant d'une réception par type multi-étapes, c'est l'état du véhicule de base qui est déterminant, car c'est à celui-ci que se réfère la certification VECTO (art. 17*c*^{bis}, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2).

Le calcul des valeurs d'émission de CO_2 d'un véhicule lourd se fonde sur l'annexe I, ch. 2.2, du règlement (UE) 2019/1242 (art. 25*a*, al. 1, let. b, de l'ordonnance sur le CO_2). Il utilise une valeur d'émission pondérée pour chaque véhicule en fonction des différents profils d'utilisation.

4.2 Source des données

Les données utilisées pour calculer la valeur cible spécifique et les émissions moyennes de CO_2 du parc de véhicules neufs doivent provenir d'un constructeur ou figurer dans un document établi par un constructeur de véhicules, une autorité étatique ou un des organes d'expertise suisse ou étranger reconnu[1] ; ce document doit équivaloir à un COC[2] (art. 24 de l'ordonnance sur le CO_2). Les sources autorisées comprennent notamment les données électroniques provenant des systèmes des constructeurs (CIF, MRF), ainsi que les CIF et les COC au format papier. Pour un véhicule, tous les points de données, dans la mesure où ils sont disponibles, doivent provenir de la même source.

4.3 Véhicules soumis au champ d'application (art. 17*c*^{bis}, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2)

L'art. 17*c*^{bis} de l'ordonnance sur le CO_2 est déterminant pour évaluer si un véhicule est soumis aux mesures visant à réduire les émissions de CO_2. Sur cette base, l'OFEN prépare les données d'exécution comme décrit ci-dessous. Au cas où certaines données manqueraient, l'OFEN demande à l'importateur de les fournir.

- Camions (catégorie de véhicules 35) et tracteurs à sellette (catégorie de véhicules 38) avec une configuration d'essieux de 4x2 et un poids total ou garanti supérieur à 16 t (selon la proposition du Conseil fédéral, il est prévu que seul le poids garanti soit déterminant à l'avenir, comme c'est le cas dans le règlement européen).

[1] Organes d'expertise reconnus par l'État selon l'annexe 2 de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT ; RS 741.511)

[2] Évaluation de conformité ou attestation de conformité (art. 2, let. m et n, ORT; RS 741.511)

La catégorie de véhicule est déterminée à partir de la première immatriculation en Suisse dans le SIAC. La configuration des essieux est déterminée à partir des données de certification ou VECTO de l'importateur (cf. art. 23*a* de l'ordonnance sur le CO_2) ; si ces données ne sont pas disponibles, la configuration est déterminée à partir du nombre d'essieux et du type de motorisation enregistrés dans le SIAC (les motorisations quatre roues motrices « 4RM » et tout-terrain « TT » lors de la première immatriculation sont considérées comme des transmissions à plusieurs essieux).
Pour les véhicules multi-étapes, qui constituent la grande majorité des poids lourds, l'état du véhicule de base est déterminant. Le poids déterminant pour les camions est donc, dans la mesure où il est disponible, le poids garanti selon l'attestation ou les données VECTO (cf. art. 23*a* de l'ordonnance sur le CO_2).
Pour les véhicules à une étape, qui constituent la grande majorité des tracteurs à sellette, ce n'est pas l'état du véhicule de base qui est déterminant, mais l'état au moment de la mise en circulation (art. 17*c*^{bis} de l'ordonnance sur le CO_2, a contrario). Par conséquent, pour les tracteurs à sellette, c'est le poids total indiqué dans le SIAC qui est utilisé.

- Tous les camions et tracteurs à sellette avec une configuration d'essieux de 6x2. La configuration des essieux est déterminée à partir des données figurant dans l'attestation ou des données VECTO de l'importateur ; si ces données ne sont pas disponibles, le nombre d'essieux et le type de motorisation indiqué dans le SIAC font foi (cf. ci-dessus).

Les importateurs sont tenus de vérifier les données d'exécution que l'OFEN a préparées après la remise des données VECTO, et de lui signaler toute question ainsi que d'éventuelles divergences.

Les véhicules qui ne répondent pas aux critères susmentionnés sont exclus du champ d'application (par exemple, les véhicules à 4 essieux ou plus).

Les voitures automobiles de travail au sens de l'art. 13 OETV (plaques d'immatriculation à caractères noirs sur fond bleu clair) ne sont pas considérées comme des camions ou des tracteurs à sellette et ne sont donc pas soumises aux prescriptions sur les émissions de CO_2.

4.4 Véhicules exclus du champ d'application (art. 17*c*^{bis}, al. 3, de l'ordonnance sur le CO_2)

Pour déterminer si un véhicule est exclu du champ d'application des prescriptions relatives aux émissions de CO_2, il convient de se baser sur son état lors de sa première immatriculation en Suisse. Sont exclus du champ d'application :

- Véhicules de collecte des ordures ménagères : Les véhicules de collecte des ordures ménagères sont identifiés au moyen des formes de carrosserie 150 et 355 mentionnées à l'annexe IV/d des instructions de l'Office fédéral des routes (OFROU) relatives à l'établissement des rapports d'expertise. Remarque : Les véhicules de collecte des ordures ménagères sont considérés en Suisse comme des voitures automobiles de transport au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, OETV, et non comme des voitures automobiles de travail au sens de l'art. 13 OETV. Si les voitures automobiles de transport au sens de l'art. 11, al. 2, let. f, OETV relèvent par principe du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO_2 (art. 17*c*^{bis}, al. 1), ce n'est pas le cas des voitures automobiles de travail au sens de l'art. 13 OETV. Dans l'UE, les véhicules de collecte des ordures ménagères sont considérés comme des véhicules de travail non soumis aux prescriptions en matière d'émissions de CO_2. Par conséquent, cette exclusion du champ d'application est explicitement réglementée dans le droit suisse. Ne sont pas considérés comme des véhicules de collecte des ordures ménagères, notamment, les engins à crochet équipés d'une grue de chargement qui, bien qu'ils puissent être utilisés pour le transport des ordures

ménagères, ne disposent pas d'une structure spécifique à cet effet et ne présentent pas la forme de carrosserie adéquate lors de leur immatriculation.

- Véhicules spéciaux visés à l'art. 25 OETV : Ces véhicules sont identifiés par le genre de véhicule 50 et par des plaques d'immatriculation spécifiques (caractères noirs sur fond brun clair). Dans la réglementation européenne, les véhicules de travail sont en revanche définis au moyen d'une liste de types de carrosserie, qui comprend notamment les véhicules équipés d'un système de levage à crochet, les camions à benne basculante et les bétonnières (cf. règlement (UE) 2017/2400).
- Véhicules militaires portant des plaques d'immatriculation de l'armée (plaques à caractères blancs sur fond gris noir) conformément à l'art. 4, let. a, OCM, qui sont en outre destinés au transport des troupes. Les véhicules militaires utilisés à d'autres fins, par exemple pour l'administration militaire, restent soumis aux prescriptions en matière d'émissions de CO_2. L'Office fédéral de l'armement (armasuisse), qui est compétent pour l'achat des véhicules de l'armée, est chargé de désigner les véhicules exclus du champ d'application. Il informe les importateurs concernés lors de la commande de véhicules en leur indiquant si les véhicules sont exclus du champ d'application ou s'ils y sont soumis (en règle générale, cela n'est pas encore pris en compte ni indiqué dans l'appel d'offres ou dans les contrats-cadres). Dans le cadre des décomptes, l'OFEN exclut les véhicules concernés du champ d'application de la réglementation sur le CO_2. Pour des raisons de calendrier, l'OFEN se réserve le droit de tenir compte des véhicules militaires à exclure avec un décalage d'un trimestre. Par conséquent, il est possible que, dans les décomptes trimestriels, les véhicules à exclure qui ont été mis en circulation pour la première fois dans le trimestre en cours ne soient pas encore exclus. Néanmoins, toutes les exceptions sont prises en compte dans les décomptes annuels.
- Véhicules dédouanés avant juillet 2019. Cette disposition exclut notamment les véhicules pour lesquels il n'était pas obligatoire de déterminer les émissions de CO_2 à l'aide de l'outil de simulation VECTO.

Il n'existe aucune exception générale fondée uniquement sur l'absence de certification VECTO.

Les voitures automobiles de travail visées à l'art. 13 ne relèvent pas du champ d'application des prescriptions relatives aux émissions de CO_2. Il n'existe donc aucune disposition dérogatoire à cet égard.

4.5 Première immatriculation et véhicules d'occasion

Les prescriptions relatives aux émissions de CO_2 s'appliquent aux véhicules mis en circulation pour la première fois en Suisse (art. 10 de la loi sur le CO_2).

Un véhicule ayant déjà été immatriculé à l'étranger avant sa première immatriculation en Suisse relève en principe du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 si le laps de temps entre la déclaration en douane en Suisse et l'immatriculation à l'étranger est de douze mois au maximum. Les véhicules dont la déclaration en douane date de six mois ou moins après leur première immatriculation à l'étranger entrent de toute façon dans le champ d'application des prescriptions. Dans le cas des véhicules pour lesquels le laps de temps entre la déclaration en douane en Suisse et l'immatriculation à l'étranger est de plus de six mois et de douze mois au maximum, la réglementation suivante s'applique : ces véhicules entrent dans le champ d'application des prescriptions si leur prestation kilométrique est inférieure à 5000 km au moment de la déclaration en douane en Suisse (ou au moment de la première mise en circulation en Suisse dans le cas où leur prestation kilométrique n'est pas recensée au moment de la déclaration en douane). Si, au moment de leur déclaration en douane (ou au moment de la première mise en circulation en Suisse), la prestation kilométrique de ces véhicules est égale ou supérieure à 5000 km ou si leur première mise en circulation à l'étranger a eu lieu plus de douze mois avant la déclaration en douane en Suisse, le véhicule est considéré comme un véhicule d'occasion

et n'entre pas dans le champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 (art. 17*d*, al. 3, de l'ordonnance sur le CO_2).

4.6 Valeur cible, émissions moyennes de CO_2 et sanction : base de données et calcul

Les sources de données pertinentes pour la détermination du sous-groupe et le calcul des sanctions sont classées comme suit :

1. Données issues des systèmes des constructeurs (CIF ou MRF au format xml) qui ont été communiquées à l'OFEN conformément aux processus décrits au chapitre 22. La valeur d'émission et le sous-groupe correspondant sont indiqués dans le CIF ou le MRF ; dans le cas du MRF, la valeur d'émission pondérée est calculée à partir des résultats par profil d'utilisation.
2. CIF/COC au format papier : en l'absence de données VECTO au format xml, par exemple pour les véhicules importés en parallèle ou directement, on utilise les données du CIF (point 2.6.1 ou, pour les documents plus anciens, point 2.3, conformément au règlement (UE) 2017/2400) ou du COC (position 49.5) sous forme papier.
3. En l'absence de données VECTO, le sous-groupe est déterminé conformément à l'art. 25*a*, al. 1, let. a, et à l'annexe I, ch. 1, du règlement (UE) 2019/1242. Les données nécessaires à cet effet sont déterminées comme décrit au chapitre 4.34.3. Lorsque l'information sur le sous-groupe de véhicules manque et qu'elle ne peut pas être déterminée à partir d'autres données, par exemple parce que les informations sur le type de cabine ne sont pas disponibles, le véhicule est attribué au sous-groupe de véhicules LH (*long haul*, longue distance) conformément à l'annexe 1, ch. 1, du règlement (UE) 2019/1242 (al. 1, let. a). Les émissions de CO_2 sont déterminées conformément à l'art. 25*a*, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2, en fonction du sous-groupe auquel appartient le véhicule.

Les données eCOC issues du système suisse IVI-TAS ne font actuellement pas partie de l'ordre de priorité concernant les sources de données à utiliser dans le cadre de l'application des prescriptions sur les émissions des véhicules utilitaires lourds. L'OFEN se réserve le droit d'y recourir à des fins de vérification de la plausibilité. Le cas échéant, il consulte l'importateur.

Les modalités de calcul de la valeur cible, des émissions moyennes de CO_2, y compris les allègements accordés aux véhicules à faibles taux d'émission et à émission nulle (art. 26*c* de l'ordonnance sur le CO_2), et des éventuelles sanctions sont fixées aux art. 23*a* à 30 de l'ordonnance sur le CO_2. L'OFEN met à disposition un fichier Excel via Sharepoint pour illustrer le calcul pour les flottes. Un fichier Excel est disponible sur le site web de l'OFEN pour le calcul relatif aux véhicules individuels.

5. Réduction des émissions de CO_2 au moyen de carburants synthétiques renouvelables

Les importateurs ont la possibilité de réduire, sur le plan comptable, les émissions moyennes de CO_2 de leur parc de véhicules neufs via la prise en compte de la réduction du CO_2 réalisée par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables (art. 11*a* de la loi sur le CO_2).

Sont considérés comme des carburants synthétiques renouvelables les carburants renouvelables produits en utilisant d'autres sources d'énergie que la biomasse (art. 26*b*, al. 2, let. a, ordonnance sur le CO_2).

Par ailleurs, le carburant concerné doit être utilisé pour propulser des véhicules afin d'être pris en compte dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO_2 (art. 26*b*, al. 2, let. b, ordonnance sur le CO_2). Si ce carburant est utilisé à d'autres fins, telles que le chauffage de bâtiments ou l'exploitation d'avions, la réduction des émissions de CO_2 correspondante n'est pas imputable dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO_2 générées par des véhicules. Il incombe

au responsable de la mise sur le marché du carburant de déclarer à quelle fin le carburant sera utilisé (en indiquant le secteur « Trafic ») lors de l'annulation de la garantie d'origine. L'OFEN se réserve le droit de demander pour vérification le certificat fiscal des carburants synthétiques pris en compte.

Aujourd'hui, seuls les agents énergétiques figurant dans le tableau suivant sont considérés comme des carburants synthétiques renouvelables au sens de l'art. 26*b*, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2. La réduction des émissions de CO_2 est calculée sur la base des facteurs d'émissions des équivalents fossiles mentionnés à l'annexe 10 de l'ordonnance sur le CO_2.

Carburant synthétique renouvelable imputable	**Remplace les combustibles fossiles**
Diesel Power-to-Liquid	Diesel
Éthanol Power-to-Liquid	Essence
Méthanol Power-to-Liquid	Essence
Méthane Power-to-Gaz	Méthane

Les carburants doivent en outre satisfaire aux exigences visées à l'art. 35*d* de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'art. 3 de l'ordonnance concernant la mise sur le marché de combustibles et carburants renouvelables ou à faible taux d'émission (OMCC). Ce point est couvert par l'exécution de l'OMCC et de l'art. 35*d* LPE, qui interdit la mise en circulation de combustibles et de carburants ne satisfaisant pas aux exigences.

Il est interdit de décompter l'hydrogène (renouvelable) utilisé pour les véhicules à pile à combustible, car il n'est pas considéré comme du carburant selon la législation sur l'imposition des huiles minérales. Il est également interdit de décompter le HVO en tant qu'agent énergétique biogène.

Si un fournisseur de carburant synthétique renouvelable attribue par contrat la plus-value écologique d'une certaine quantité de carburant à un importateur de véhicules, l'importateur peut alors demander que la réduction du CO_2 réalisée par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables soit prise en compte dans le calcul des émissions de CO_2 de son parc de véhicules neufs (art. 11*a* de la loi sur le CO_2 en relation avec l'art. 26*b* de l'ordonnance sur le CO_2). La preuve que la plus-value écologique des quantités de carburants synthétiques à prendre en compte est imputée exclusivement au parc de l'importateur qui dépose la demande (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 système 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 ultérieur de la garantie d'origine) afin que ce dernier inscrive l'attribution sur la garantie d'origine. Par ailleurs, le responsable de la mise sur le marché du carburant doit annuler la garantie d'origine (en indiquant le secteur « Trafic ») afin de pouvoir l'utiliser comme preuve de la réduction des émissions de CO_2. L'annulation doit toujours être effectuée avant la fin d'un trimestre (art. 4*c*, al. 2, let. a, et 3, de l'ordonnance sur l'énergie). L'importateur de véhicules ne joue aucun rôle dans le registre des garanties d'origine. Lors de l'attribution, le responsable de la mise sur le marché du carburant doit saisir les informations suivantes :

- Outil : Prescriptions relatives aux émissions de CO_2 des véhicules
- IDE de l'importateur de véhicules conformément à l'annonce auprès de l'OFEN
- Parc de véhicules (Voitures de tourisme/véhicules utilitaires légers/véhicules utilitaires lourds)
- Année de l'imputation

Il est également possible de consulter les dispositions relatives à l'attribution de carburants synthétiques renouvelables dans le manuel du système de registre. L'attribution doit être effectuée dans

les 18 mois suivant l'établissement de la garantie d'origine en vertu de l'ordonnance du DETEC sur la garantie d'origine pour les combustibles et les carburants (OGOC, RS 730.010.2).

Si la garantie d'origine est attribuée et annulée, l'importateur de véhicules doit déposer auprès de l'OFEN une demande de prise en compte de la réduction des émissions de CO_2 au plus tard le 31 janvier de l'année suivant l'année de référence correspondante (conformément à l'art. 11*a*, al. 1, loi sur le CO_2 et à l'art. 26*b*, al. 3, let. a et b, ordonnance sur le CO_2).

Les quantités de carburant ainsi attribuées sont imputées au maximum jusqu'à ce que le dépassement de l'objectif soit ramené à 0. Il incombe à l'importateur de veiller à ce que l'attribution des quantités de carburant à sa flotte soit correcte. Les garanties d'origine attribuées qui constituent un surplus échoient. Un remboursement aux fournisseurs de carburant, une comptabilisation pour des périodes ultérieures, une cession de garanties d'origine entre importateurs de véhicules ou à un autre parc de véhicules neufs d'une autre catégorie de véhicules du même importateur ne sont pas possibles dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2.

Le calcul de la réduction des émissions de CO_2 obtenue par l'utilisation de carburants synthétiques renouvelables se fait conformément aux indications de l'annexe 4*b* de l'ordonnance sur le CO_2. À cet effet, la réduction est convertie en grammes de CO_2/km en tenant compte de la durée de vie moyenne escomptée pour les véhicules lourds. 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.

6. Contact en cas de question

Vous trouvez des informations de nature générale sur les prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules neufs sur le site internet de l'OFEN : www.bfe.admin.ch/auto-co2 → véhicules utilitaires lourds

Contact pour les questions d'ordre général

Si vous avez des questions juridiques ou des remarques concernant le calcul de la sanction ou les données des véhicules, l'équipe de l'OFEN chargée de l'exécution se tient à votre disposition :

Contact pour les questions juridiques

Sebastian Dickenmann, spécialiste Efficacité énergétique des transports :
sebastian.dickenmann@bfe.admin.ch, tél. +41 (0)58 462 51 66

Contact pour toute question relative à la mise en œuvre opérationnelle et à la numérisation

Matthias Vogt, spécialiste Efficacité énergétique des transports :
co2-auto@bfe.admin.ch, tél. +41 (0)58 464 54 40