



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

Novembre 2026

---

## **Rapport explicatif concernant la révision de novembre 2026 de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>**

---

## Table des matières

1.	Présentation du projet.....	1
1.1	Prescriptions relatives aux émissions de CO <sub>2</sub> des véhicules.....	1
1.2	Géothermie.....	1
2.	Conséquences financières, conséquences sur l'état du personnel et autres conséquences pour la Confédération, les cantons et les communes .....	1
3.	Conséquences économiques, environnementales et sociales .....	2
4.	Commentaires des dispositions.....	2

## **1. Présentation du projet**

### **1.1 Prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules**

Les travaux menés actuellement par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) en lien avec l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules ont mis en évidence des points nécessitant des modifications. Ces dernières permettent de renforcer la sécurité juridique, d'améliorer la qualité des données et d'adapter certaines dispositions relatives aux véhicules lourds afin qu'elles correspondent aux dispositions en vigueur dans l'UE.

### **1.2 Géothermie**

Une nouvelle disposition est introduite au chiffre 2.5 de l'annexe 12 et au chiffre 2.4 let. b de l'annexe 12a. Cette disposition précise la définition des coûts imputables en excluant explicitement les montants déjà couverts par d'autres sources de financement. Elle stipule désormais que les coûts indemnisés par des tiers, notamment par le biais de contributions cantonales, ne sont pas pris en compte dans le calcul de la contribution fédérale.

L'objectif de ce changement est de prévenir tout cumul de subventions pour les mêmes postes de dépenses des projets de géothermie et d'assurer une utilisation efficiente des ressources financières de la Confédération. Cette précision juridique offre une plus grande transparence aux requérants et confirme que l'aide fédérale se concentre uniquement sur la part des coûts d'investissement effectifs qui reste à la charge résiduelle du porteur de projet, après déduction de tout autre soutien public ou tiers.

Par ailleurs, il est rappelé que l'éligibilité aux contributions d'investissement n'est pas limitée aux acteurs privés. Les collectivités publiques, au premier rang desquelles les cantons, peuvent également solliciter ces contributions, au même titre que les acteurs privés.

Il ne s'agit pas ici d'une adaptation au sens d'une modification, mais d'une adaptation au sens d'une précision visant à empêcher un double financement par l'État et le canton. Le mode de calcul n'est en rien modifié.

De plus, les lettres a et b du chiffre 2.1 de l'annexe 12 ont été inversées afin de mieux refléter la chronologie des étapes techniques, en mentionnant d'abord les travaux préparatoires avant l'acquisition des géodonnées proprement dite.

## **2. Conséquences financières, conséquences sur l'état du personnel et autres conséquences pour la Confédération, les cantons et les communes**

Les modifications apportées aux prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> ont une portée limitée et n'entraînent pas de charges supplémentaires. Leur mise en œuvre n'a aucune conséquence financière.

Les modifications proposées dans le domaine de la géothermie n'entraînent pas de coûts supplémentaires pour l'autorité d'exécution. Il s'agit de clarifications qui facilitent le travail à tous les niveaux de l'administration publique.

### 3. Conséquences économiques, environnementales et sociales

Les modifications apportées aux prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> ont une portée limitée et leurs conséquences restent largement insignifiantes.

Quant aux modifications portant sur le domaine de la géothermie, elles contribuent à clarifier les conditions-cadres financières des projets. Les conséquences sociales et environnementales de ces clarifications sont minimales.

### 4. Commentaires des dispositions

*Art. 17a, al. 2, let. c, art. 17b, al. 2, let. c, et art. 17c, al. 2, let. c*

L'expérience acquise à ce jour en matière d'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires légers montre qu'il existe des cas où des véhicules sont immatriculés alors qu'ils ont été dédouanés bien avant l'introduction des valeurs cibles de CO<sub>2</sub> pour les véhicules légers. Il s'agit généralement de véhicules en stock depuis une durée inhabituellement longue ou de véhicules utilisés sans admission à la circulation routière (p. ex. sur le site d'une usine). Conformément à la législation sur le CO<sub>2</sub>, les véhicules entrent en principe dans le champ d'application des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> au moment de leur mise en circulation en Suisse. Par conséquent, dans les cas de figure mentionnés ci-dessus, un véhicule présent en Suisse depuis 20 ans, par exemple, se voit soumis à ces prescriptions en raison d'une première immatriculation intervenue 20 ans plus tard. Compte tenu du laps de temps écoulé, il semble indiqué d'exclure ces cas particuliers du champ d'application des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>.

*Art. 17c<sup>bis</sup>, al. 3, let. e, f et g*

Dans l'UE, conformément à l'art. 2, paragraphe 3, du règlement (UE) 2017/2400 de la Commission<sup>1</sup>, l'obligation de procéder à des simulations en vue de déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation ne s'applique pas aux véhicules hors route, aux véhicules à usage spécial et aux véhicules hors route à usage spécial. Conformément à l'art. 3a, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1242<sup>2</sup>, les émissions de CO<sub>2</sub> moyennes de ces véhicules ne sont pas réduites. Ces véhicules sont donc exemptés des objectifs européens de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> définis pour les véhicules utilitaires lourds. Le champ d'application des prescriptions suisses relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> doit être aligné sur celui de la réglementation européenne et les véhicules en question doivent également

---

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2017/2400 de la Commission du 12 décembre 2017 portant application du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la détermination des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, JO L 349 du 29.12.2017, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2025/258, JO L, 2025/258, 18.7.2009.

<sup>2</sup> Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2025/1045, JO L, 2025/1045, 25.7.2025.

bénéficier de cette exemption. Dans la pratique, le nombre de véhicules concernés est limité. En 2025, la part de ceux-ci était inférieure à 10 % du parc total de véhicules lourds neufs.

*Art. °17d, al. 3*

La réglementation relative aux véhicules exclus du champ d'application des dispositions en question reste en principe inchangée. Actuellement, les véhicules concernés sont ceux qui ont été immatriculés pour la première fois à l'étranger plus de douze mois avant leur déclaration en douane en Suisse, ainsi que ceux qui ont été immatriculés pour la première fois à l'étranger plus de six mois avant leur déclaration en douane en Suisse, pour autant qu'ils présentent une prestation kilométrique supérieure à 5000 km. Désormais, les délais déterminants ne seront plus fixés en mois, mais en jours, soit 360 jours au lieu de douze mois et 180 jours au lieu de six mois. Cette modification permet, d'une part, d'uniformiser la réglementation pour tous les véhicules, car selon la date de l'événement initial, six mois ne correspondent pas toujours au même nombre de jours et, d'autre part, d'harmoniser le traitement informatique et d'optimiser la qualité des données.

*Art. °23b Indications dans la déclaration en douane*

Afin de déterminer si un véhicule entre ou non dans le champ d'application des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>, il faut disposer d'indications sur la date de première mise en circulation à l'étranger et sur la prestation kilométrique du véhicule (art. 17d, al. 3). Ces données sont actuellement collectées lors de l'annonce du véhicule auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU). Dans certains cas, elles sont également déclarées, sur une base volontaire, dans le cadre de la déclaration en douane auprès de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). Par le passé, l'OFEN a constaté des incohérences entre la déclaration volontaire auprès de l'OFDF et l'annonce auprès de l'OFROU. Quiconque importe un véhicule ayant déjà été mis en circulation à l'étranger devra donc désormais également indiquer dans la déclaration en douane les données relatives à la première mise en circulation à l'étranger et à la prestation kilométrique. Ces données seront ensuite transmises automatiquement au portail de l'OFROU et ne devront plus y être déclarées.

*Art. °30, al. 2, let. a*

Dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025, le calcul de la valeur arrondie des émissions de CO<sub>2</sub> excédant la valeur cible pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers a été modifié, passant d'un dixième de gramme de CO<sub>2</sub>/km à un centième de gramme de CO<sub>2</sub>/km. Cette modification visait à harmoniser autant que possible l'arrondissement avec celui applicable aux véhicules lourds (cf. art. 30, al. 2, let. b). La pratique en matière d'exécution montre toutefois qu'elle entraîne une charge supplémentaire disproportionnée lors du nettoyage des données et qu'une harmonisation entre les véhicules légers et les véhicules lourds n'est en l'occurrence pas utile. C'est pourquoi les émissions excédant la valeur cible spécifique seront désormais à nouveau arrondies à un dixième de gramme de CO<sub>2</sub>/km pour le calcul de la sanction liée au CO<sub>2</sub>.

*Art. °130, al. 2*

L'art. 130 règle les compétences en matière d'exécution des dispositions de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>. Lors de la dernière révision de cette dernière, l'al. 2, selon lequel l'OFEN exécute les dispositions concernant la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers, n'a pas été complété, à tort, par la catégorie des véhicules lourds. Cette erreur est corrigée dans le cadre de la présente révision.

*Annexe 4a, ch. 2.1, 2.2 et 3.3*

L'art. 135, let. c, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> dispose que le DETEC adapte le poids à vide moyen des voitures de tourisme, des voitures de livraison et des tracteurs à sellette légers immatriculés pour la première fois au cours de l'année civile précédente. Le projet propose de compléter les ch. 2.1 (voitures de tourisme) et 2.2 (voitures de livraison et tracteurs à sellette légers) de l'annexe 4a par les valeurs

pour l'année 2025. Les données nécessaires au calcul du poids à vide n'étant pas encore disponibles à l'heure actuelle, des espaces réservés sont insérés aux endroits correspondants. Ces espaces seront complétés dès que les données en question seront disponibles pour l'année 2025.

La Commission européenne a ajusté les émissions de CO<sub>2</sub> de référence des véhicules utilitaires lourds dans le règlement d'exécution (UE) 2025/2545<sup>3</sup>. Cette adaptation s'explique par la modification de la procédure de simulation (logiciel VECTO), qui fait que les valeurs d'émission de CO<sub>2</sub> obtenues sont moins élevées pour ces véhicules. Les valeurs de référence ont donc été adaptées en conséquence. Les valeurs ajustées doivent en l'occurrence être reprises de manière analogue à l'annexe 4a, ch. 3.3, pour les véhicules lourds immatriculés pour la première fois en Suisse. Contrairement à la réglementation de l'UE, les valeurs de base ajustées ne seront pas utilisées de manière continue à partir de la période 2025 en tenant compte de la part des véhicules réceptionnés selon la nouvelle procédure. Au lieu de cela, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027, seules les nouvelles valeurs de base de l'UE seront reprises pour le calcul des valeurs cibles spécifiques. Cette approche simplifiée est judicieuse dans la mesure où, à partir de cette date, seuls quelques véhicules devant être immatriculés pour la première fois seront encore réceptionnés selon l'ancienne procédure.

#### *Annexe 5, ch. 1 et 2*

Selon l'art. 135, let. c<sup>bis</sup>, de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>, le DETEC détermine chaque année les montants visés à l'art. 13, al. 1, de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Les ch. 1 (voitures de tourisme, voitures de livraison et tracteurs à sellette légers) et 2 (véhicules lourds) de l'annexe 5 sont donc complétés par les montants pour l'année 2027. Étant donné que les montants des sanctions ne seront connus qu'à la mi-juillet 2026, des espaces réservés sont insérés aux endroits correspondants et les montants y seront inscrits le moment venu.

---

<sup>3</sup> Règlement d'exécution (UE) 2025/2545 de la Commission du 15 décembre 2025 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2025/2335 en fixant les émissions de CO<sub>2</sub> de référence ajustées et en précisant la méthodologie de définition des véhicules représentatifs, version du JO L, 2025/2545, 16.12.2025.