



23 juin 2026

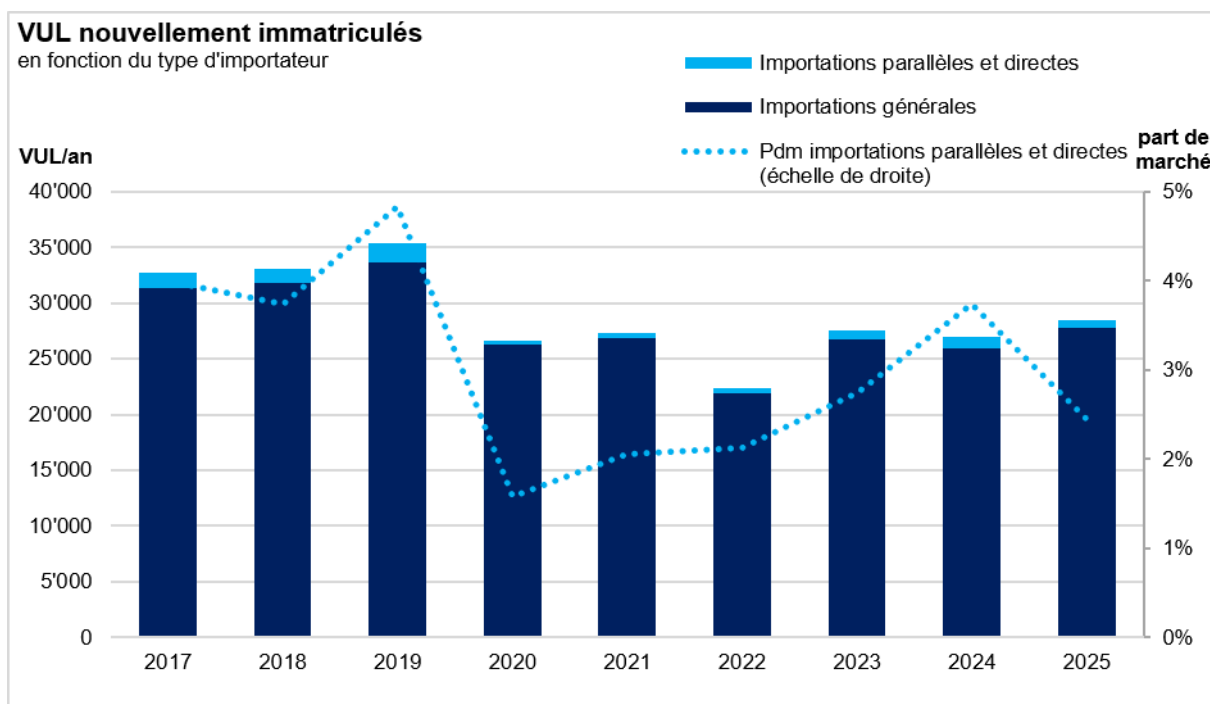
Fiche d'information

Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de livraison et tracteurs à sellette légers en 2025

Remarque : les sanctions calculées par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et présentées dans le présent document pour l'année de référence 2025 ne sont pas encore entrées en force.

Voitures de livraison et tracteurs à sellette légers (véhicules utilitaires légers, VUL) nouvellement immatriculés et leurs émissions de CO₂

En 2025, près de 29 500 VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ ont été immatriculés pour la première fois en Suisse ou dans la Principauté de Liechtenstein. Cela correspond à une augmentation d'environ 6,7 % par rapport à l'année précédente. La raison de cette augmentation tient principalement au fait que, depuis le 1^{er} mai 2025, les VUL affichant un poids à vide supérieur à 2585 kg et dont les émissions ont été déterminées selon la procédure s'appliquant aux véhicules lourds entrent, eux aussi, dans le champ d'application des prescriptions en matière d'émissions de CO₂¹. Parmi les VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂, environ 27 800 étaient des véhicules neufs. Le graphique suivant présente l'évolution des immatriculations de VUL neufs de 2017 à 2025 selon le type d'importation.



Graphique 1 : VUL nouvellement immatriculés en fonction du type d'importation et par an. Source des données : OFROU (SIAC)²

¹ Les prescriptions sur les émissions de CO₂ s'appliquent non seulement aux véhicules neufs, mais aussi aux VUL immatriculés pour la première fois à l'étranger moins de six mois avant leur déclaration en douane suisse ainsi qu'aux véhicules immatriculés pour la première fois à l'étranger moins d'un an avant la déclaration en douane si leur prestation kilométrique est inférieure à 5000 km.

² Jusqu'en 2019, toutes les voitures neuves sont représentées dans le graphique ; à partir de 2020, n'y figurent plus que celles relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂.



Les fortes fluctuations des parts de marché des VUL importés directement ou parallèlement s'expliquent en particulier par les effets transitoires découlant des prescriptions sur les émissions de CO₂ (entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2020) ainsi que par les crises dues à la pandémie de COVID-19 et à la guerre en Ukraine. Alors qu'en 2024, le niveau qui prévalait avant l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO₂ avait presque été retrouvé, la part de marché des importations parallèles et des importations directes a reculé à environ 5 % en 2025 (2024 : environ 3,7 %). Cette baisse des importations a en partie été compensée par une augmentation des véhicules d'occasion de modèles récents. Si l'on considère l'ensemble des véhicules soumis au champ d'application de la réglementation sur le CO₂, la part de marché des importations parallèles et directes s'élève à environ 5,3 % (2024 : 6 %). Dans le contexte des prescriptions sur les émissions de CO₂, les dispositions légales sont les mêmes pour tous les importateurs. Les montants des sanctions par véhicule sont plus de quatre fois supérieurs pour les importateurs généraux que pour les importateurs parallèles (voir Tableau 2).

Durcissement de la valeur cible de CO₂ appliqué à partir de 2025

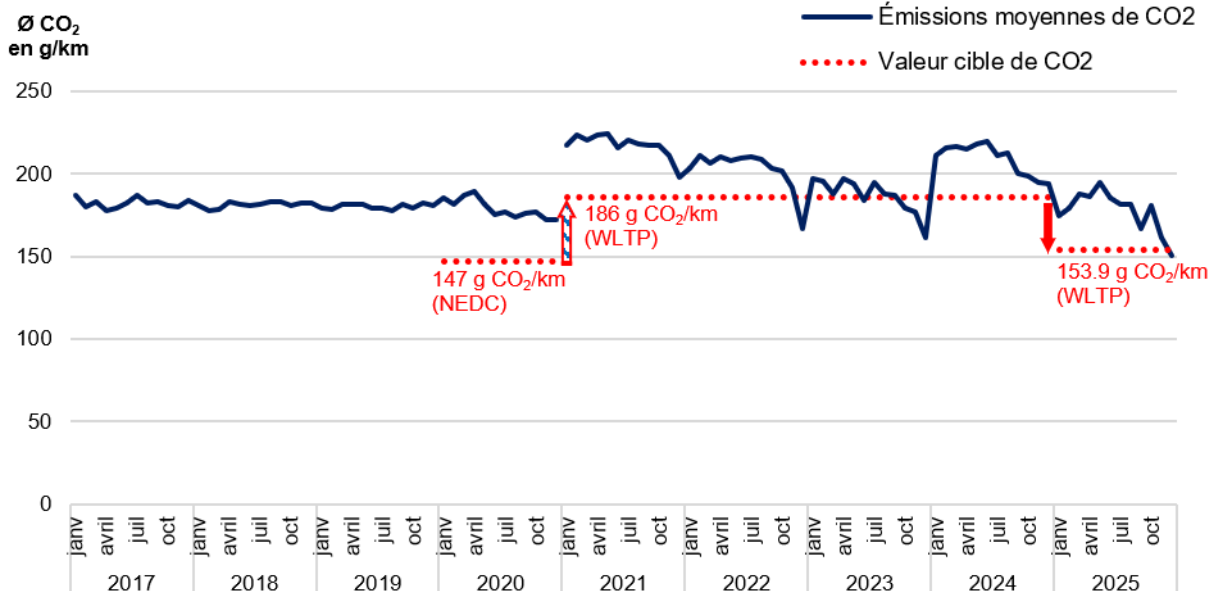
Les prescriptions concernant les émissions de CO₂ pour les véhicules visent une baisse continue des émissions moyennes de CO₂ des VUL. Dans ce but, la valeur cible de CO₂ est abaissée tous les cinq ans, et un premier durcissement a eu lieu en 2025. La valeur cible est alors passée de 186 g à 153,9 g de CO₂/km. Elle sert de point de départ pour le calcul des valeurs cibles spécifiques. Pour un grand importateur, la valeur cible spécifique de CO₂ est calculée en fonction du poids à vide moyen de son parc de véhicules neufs (alors que pour un petit importateur ou un importateur individuel, le calcul détermine une valeur cible spécifique au véhicule). Pour obtenir cette valeur, le poids à vide moyen du parc de véhicules neufs de chaque grand importateur est comparé à un poids à vide de référence. Suivant le poids à vide spécifique, la valeur cible spécifique est supérieure ou inférieure à la valeur cible de CO₂. La droite de la valeur cible a été divisée en deux parties en 2025, conformément à la réglementation de l'Union européenne. Pour les véhicules ou parcs plus lourds que la moyenne (>poids à vide de référence), le coefficient angulaire qui s'applique est légèrement plus strict que pour les véhicules ou parcs plus légers (≤poids à vide de référence). Les véhicules ou parcs très légers ou très lourds bénéficient ainsi d'une valeur cible un peu plus avantageuse qu'avec une droite de la valeur cible assortie d'un coefficient angulaire moyen.

Le graphique suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO₂ des VUL neufs de 2017 à 2025. En raison du passage de la procédure de mesure NEDC à la procédure WLTP, les émissions moyennes de CO₂ mesurées sur les VUL neufs ont augmenté. Afin d'éviter un durcissement de la mesure sans légitimité politique, la valeur cible a aussi été adaptée dans le cadre de ce changement.



Émissions moyennes de CO₂ mensuelles des VUL

2017 - 2025

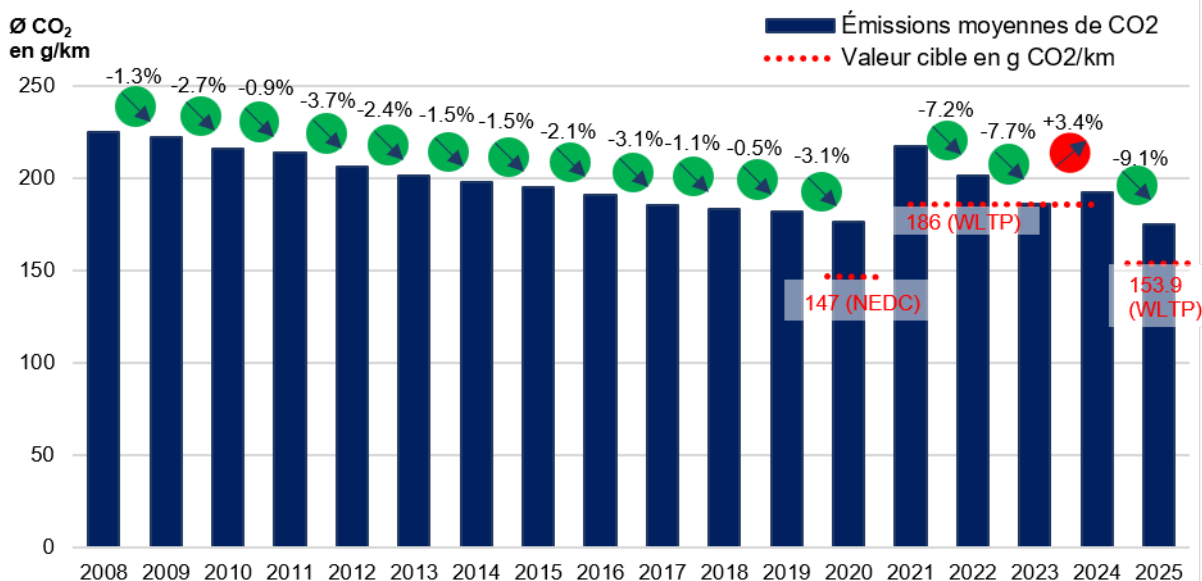


Graphique 2 : Émissions de CO₂ mensuelles. Source des données : OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO₂)

En 2025, les émissions moyennes de CO₂ de tous les VUL neufs relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ étaient de l'ordre de 174,9 g de CO₂/km (2024 : 192,4). En chiffres absolus, la réduction de 17,5 g représente la plus forte diminution depuis le début de la collecte des données en 2008. Malgré ce résultat, les émissions moyennes de CO₂ sont restées, en 2025, nettement en dessus de la valeur cible de 153,9 g.

Émissions de CO₂ et trajectoires de réduction annuelles moyenne des VUL

2008 - 2025



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)



En 2025, le poids à vide moyen de tous les VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ atteignait 2162 kg, soit 55 kg de plus que l'année précédente, et 52 kg de plus que le poids à vide de référence (M_{t-2}) déterminant pour le calcul de la valeur cible. Une des raisons de cette augmentation tient au fait que, depuis le 1^{er} mai 2025, les VUL affichant un poids à vide supérieur à 2585 kg et dont les émissions ont été déterminées selon la procédure s'appliquant aux véhicules lourds entrent, eux aussi, dans le champ d'application des prescriptions en matière d'émissions de CO₂.

En raison du changement de système en cours pour passer de la procédure de réception par type à l'admission à la circulation au moyen du certificat de conformité européen sous forme électronique (*Certificate of Conformity*, CoC ; immatriculation sur la base d'un e-CoC spécifique au véhicule), une majorité des véhicules est déjà décomptée sur la base des données CoC. En 2025, le décompte a été effectué en tenant compte des données CoC d'environ 64 % des véhicules entrant dans le champ d'application des prescriptions. Les grands importateurs ont explicitement remis des données CoC pour environ un tiers des véhicules concernés. Ces données ont été utilisées dans le cadre du calcul à la place des données de la réception par type³. Si des données spécifiques aux véhicules individuels sont utilisées pour le décompte, les éco-innovations (technologies novatrices) sont également prises en considération. Environ 29 % du parc de véhicules présentait de telles éco-innovations, qui ont réduit les émissions des véhicules de 1,2 g en moyenne. Les émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules dans son ensemble passent ainsi de 174,9 à 174,5 g de CO₂/km.

Atteinte des objectifs du parc de véhicules et respect des valeurs cibles

À partir de 2025, la valeur cible de CO₂ fait l'objet d'un durcissement ; elle est désormais fixée à 153,9 g de CO₂/km. Malgré le net recul des émissions moyennes de CO₂ en 2025, cette valeur cible définie au niveau légal pour le parc de véhicules a été dépassée d'environ 21 g de CO₂/km selon les calculs de l'OFEN. L'électrification du parc de véhicules neufs a connu une évolution positive en 2025, la part des véhicules rechargeables atteignant 20 % (2024 : 10,4 %), dont environ 17,9 % étaient des modèles purement électriques (2024 : 10 %). L'augmentation des véhicules rechargeables a certes fait considérablement baisser les émissions de CO₂, mais pas suffisamment pour atteindre la valeur cible. De plus, les importateurs ne sont pas parvenus à réduire suffisamment les émissions moyennes de CO₂ des véhicules équipés d'un moteur à combustion.

Dans le cadre de l'introduction de la nouvelle valeur cible, des dispositions prévoyant des allègements s'appliquent pour les années 2025 à 2027. S'agissant des parts de marché cibles, l'allègement est lié à la part de VUL à faible taux d'émission ou à émission nulle dans le parc de véhicules neufs, l'objectif étant de créer une incitation supplémentaire à mettre en circulation davantage de véhicules émettant peu de CO₂. Si la part de véhicules à faible taux d'émission (émissions de CO₂ < 50 g) dans le parc de véhicules neufs d'un grand importateur dépasse, en 2025, la valeur seuil de 8 %, une déduction correspondant au pourcentage du dépassement est accordée lors du calcul des émissions moyennes de CO₂ du parc de véhicules neufs, la déduction étant toutefois plafonnée à 7 %. Sans cet allègement, les sanctions des grands importateurs auraient été environ deux fois plus élevées en 2025.

En tenant compte de toutes les modalités de calcul (poids à vide, parts de marché cible, etc.), les importateurs ont manqué leur valeur cible spécifique, le dépassement atteignant 5,4 g de CO₂/km en moyenne.

³ 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 celles de la réception par type pour le calcul des émissions moyennes de CO₂ et de la valeur cible de CO₂. Parmi les données ressortant de la réception par type, le poids à vide minimal et la valeur CO₂ maximale pour le type de véhicule concerné servent au calcul de la sanction. En général, les données individuelles spécifiques indiquent un poids à vide plus élevé et des émissions de CO₂ plus faibles.



Importateurs de voitures de livraison et de tracteurs à sellette légers

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'OFEN en tant que grands importateurs. En 2025, 33 grands importateurs étaient enregistrés auprès de l'OFEN, dont 4 étaient des groupements d'émission. Sur ces 33 grands importateurs, 11 étaient des importateurs généraux et 22 des importateurs parallèles.

Les 10 plus grands importateurs totalisaient ensemble près de 96 % des VUL ayant fait l'objet d'un décompte (2024 : 94 %). En tout, un peu plus de la moitié des grands importateurs enregistrés (17 sur 33) ont respecté leur valeur cible spécifique pour le parc de véhicules immatriculés en 2025 et n'ont donc pas été sanctionnés. Les émissions moyennes de CO₂ de 13 grands importateurs étaient supérieures à la valeur cible spécifique⁴. Par ailleurs, 15 importateurs se sont enregistrés auprès de l'OFEN en tant que grands importateurs à titre provisoire, mais n'ont pas atteint le minimum prescrit de 6 VUL (total : 13 véhicules).

Montants des sanctions

En 2025, environ 29 500 VUL ayant l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO₂ ont été immatriculés⁵.

2025	Grands importateurs	Petits importateurs	Total
VUL contrôlés	28 200	100	28 300
Recettes	CHF 25 291 000	CHF 596 000	CHF 25 887 000

Tableau 1: Montants des sanctions en 2025

Le tableau suivant indique les montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation⁵ :

2025	Tous	Importation générale	Importation parallèle	Petits importateurs
Sanction / VUL	CHF 914	CHF 943	CHF 229	CHF 5848

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 importation 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. à une bourse de CO₂) permet aux petits importateurs de bénéficier également du décompte du parc de réduire ainsi une éventuelle sanction, voire de l'éviter.

Les coûts et les recettes de la mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme, les VUL et les véhicules lourds sont répartis entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein, sur la base du nombre total d'immatriculations de véhicules dans les deux États. Les recettes nettes de la Suisse sont allouées au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). La répartition ne peut pas encore être présentée, car les résultats définitifs de la mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ s'appliquant aux véhicules lourds ne sont pas encore disponibles pour 2025. Ils seront présentés dans le rapport consacré aux véhicules lourds.

⁴ Pour trois grands importateurs, le calcul de la sanction pour 2025 n'est pas encore terminé.

⁵ Le décompte 2025 de trois grands importateurs de VUL n'est pas encore terminé. Ceux-ci ne sont 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.