



Prescriptions sur les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds (VULo) : principaux résultats de l'exécution pour 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.

Le présent rapport porte sur les résultats de l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO₂ dans le domaine des véhicules utilitaires lourds (VULo) durant l'année 2025. Les évaluations effectuées se basent sur les données d'exécution provenant de l'OFEN. Dans le présent rapport, est réputé « grand importateur » (GI), pour des raisons de présentation des résultats, tout importateur qui a immatriculé pour la première fois en Suisse durant l'année de référence 2025 au moins 5 VULo entrant dans le champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ pour ce type de véhicules¹. Tel n'est cependant pas le cas dans la chronologie présentée en fin de document et dans laquelle la notion de GI correspond à celle qui est fixée dans l'ordonnance sur le CO₂.

Durant l'année de référence 2025, près de 6300 VULo ont été immatriculés pour la première fois en Suisse (CH) et environ 30 dans la Principauté de Liechtenstein (FL) (quelque 6330 VULo au total)². Sur ce total, 2000 véhicules relèvent du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂³. Pour 1950 de ces véhicules, l'immatriculation avait été effectuée par des GI enregistrés auprès de l'OFEN, et pour les 50 restants par de petits importateurs (PI). Le présent rapport porte uniquement sur les véhicules soumis aux prescriptions régissant les émissions de CO₂ des VULo.

Groupe de véhicules	Sous-groupe de véhicules	Critères			
		Configuration d'essieux	Poids maximal total (t)	Cabine avec couchette	Puissance du moteur (kW)
	4-UD	4x2	> 16	non	< 170
	4-RD	4x2	> 16	non	≥ 170
				oui	≥ 170 et < 265
	4-LH	4x2	> 16	oui	≥ 265
	5-RD	4x2	> 16	non	
				oui	< 265
	5-LH	4x2	> 16	oui	≥ 265
	9-RD	6x2		non	
	9-LH	6x2		oui	
	10-RD	6x2		non	
	10-LH	6x2		oui	

Tableau 1 : Vue d'ensemble des différents groupes et sous-groupes de VULo (selon l'Union européenne [UE] : [Règlement \(UE\) 2019/1242, annexe I, tableau 1](#) . Les cases vides indiquent que le critère concerné n'a aucune influence sur la catégorisation du véhicule dans le sous-groupe.

Significations des abréviations : UD = *urban delivery* (trajets urbains) ; RD = *regional delivery* (trajets régionaux) ; LH = *long haul* (longue distance)

Dans le domaine des VULo, le calcul de la sanction liée aux émissions de CO₂ dans le cadre de l'exécution des prescriptions est plus complexe que dans celui des voitures de tourisme (VT) ou des véhicules utilitaires légers (VUL), car les émissions de CO₂ d'un VULo peuvent varier considérablement en fonction de l'utilisation à laquelle un tel véhicule est destiné⁴. Par conséquent, les VULo sont répartis

¹ La définition utilisée dans le présent rapport diffère de celle inscrite dans l'ordonnance sur le CO₂, selon laquelle un importateur est réputé « grand importateur » à partir de 2 véhicules immatriculés pour la première fois en Suisse (cf. [ordonnance sur le CO₂, art. 18](#)). Elle correspond à ce qui est fixé dans l'obligation de publication figurant dans la loi sur le CO₂ (cf. [loi sur le CO₂, art. 13a](#)).

² Les types de véhicules suivants (dont le code CFVhc figure entre parenthèses) sont concernés : voiture de tourisme lourde (2), voiture automobile lourde (11), camion (35), véhicule articulé lourd (37), tracteur à sellette (38) et machine de travail (50).

³ Les véhicules à traction intégrale, les véhicules dont le poids garanti est inférieur à 16 tonnes, les véhicules d'occasion et les véhicules militaires notamment n'entrent pas dans le champ d'application des prescriptions sur le CO₂ (liste complète des critères : cf. [ordonnance sur le CO₂, art. 17c et 17d](#)).

⁴ Les véhicules équipés d'un moteur à combustion utilisés pour des transports longue distance génèrent habituellement beaucoup moins d'émissions de CO₂ par tonne-kilomètre (tkm) que ceux utilisés en premier lieu sur de courtes distances. Cela est dû au fait qu'un véhicule atteint son efficacité



dans divers groupes et sous-groupes sur la base d'un certain nombre de critères (cf. Tableau 1). Pour calculer la valeur cible spécifique et les émissions moyennes du parc de véhicules d'un importateur, les valeurs moyennes de chaque sous-groupe font l'objet d'une pondération différenciée en fonction de trois facteurs : la part que celui-ci représente par rapport aux autres sous-groupes faisant partie dudit parc, la charge utile et la prestation kilométrique. La sanction se base sur la différence entre la valeur cible spécifique et les émissions moyennes du parc.

L'Illustration 1, basée sur les VULo nouvellement immatriculés par les GI, présente les émissions moyennes de CO₂, la part des véhicules électriques et le nombre des véhicules nouvellement immatriculés dans les différents sous-groupes. Le sous-groupe 5-LH est le plus important ; il représente 38 % du total des VULo immatriculés pour la première fois durant l'année de référence 2025 qui relèvent du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂. Le sous-groupe 4-UD, quant à lui, ne compte aucun véhicule nouvellement immatriculé cette année-là.

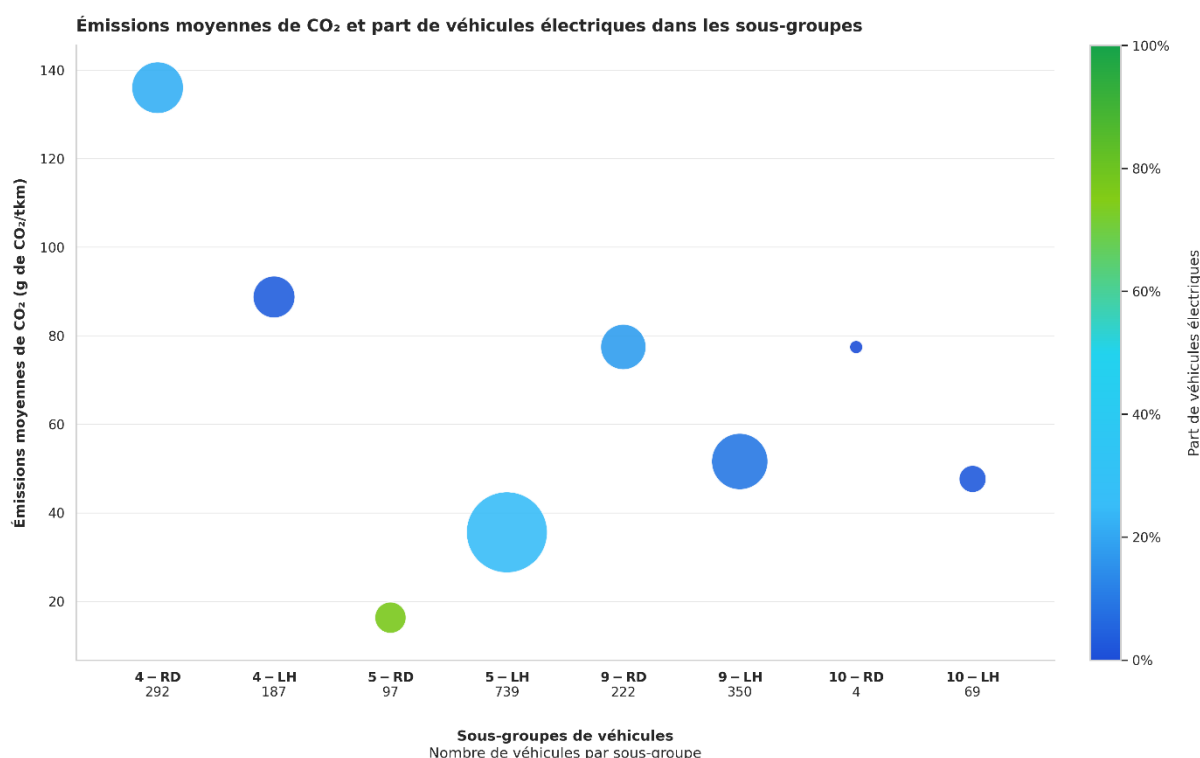


Illustration 1 : Émissions moyennes de CO₂ par tonne-kilomètre (axe des ordonnées), part des véhicules électriques (couleur des points) et nombre de VULo immatriculés par les GI qui relèvent du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ (taille des points et chiffres figurant sur la 2^e ligne de l'axe des abscisses), par sous-groupe de véhicules

L'Illustration 2 permet de visualiser la mesure dans laquelle les GI ont respecté leur valeur cible. Un seul des 13 GI a outrepassé sa valeur cible spécifique et doit par conséquent s'acquitter d'une sanction. Parmi les 12 autres GI, qui n'ont fait l'objet d'aucune sanction, Daimler Truck Suisse SA et Renault Trucks (Suisse) S.A. sont même restés largement en dessous de leur valeur cible spécifique.

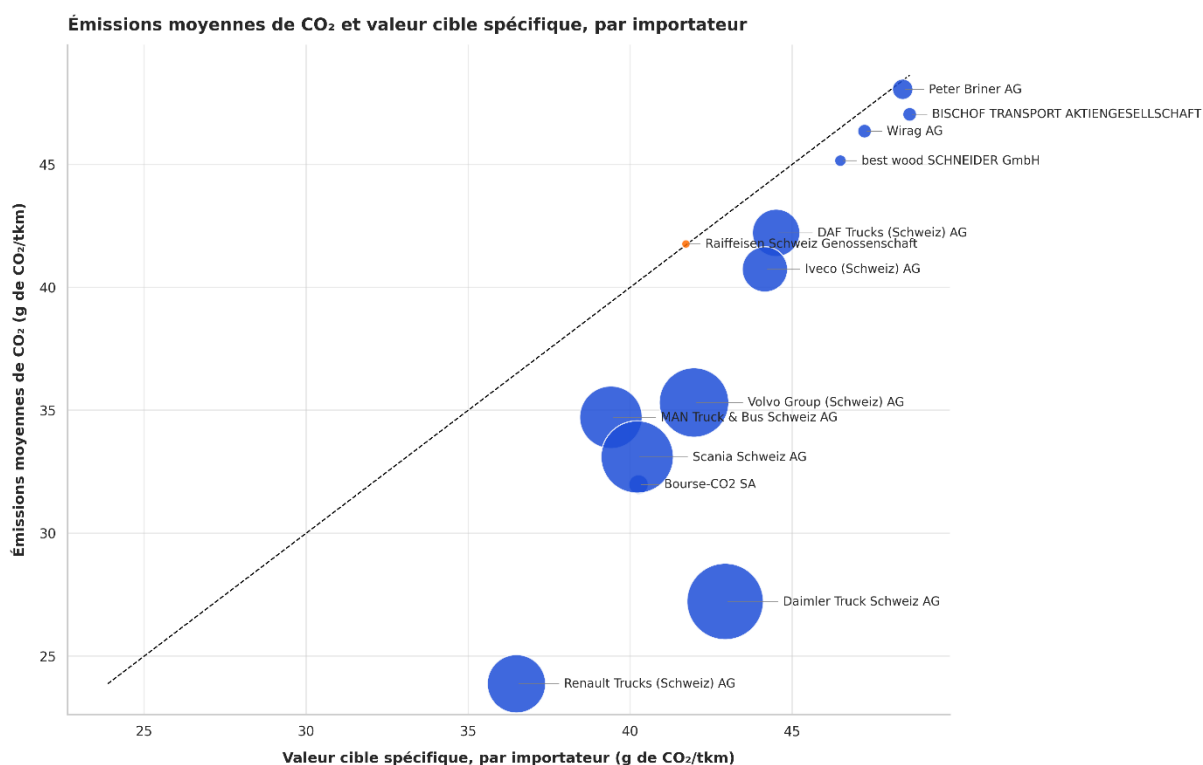


Illustration 2 : Émissions moyennes de CO₂ et valeur cible spécifique, par GI. La taille des points permet d'évaluer la taille du parc de véhicules de chaque GI (plus le point est grand, plus le parc de véhicules est conséquent). Leur couleur permet de voir si le GI a fait l'objet d'une sanction (orange = sanction, bleu = pas de sanction).

Il convient de relever que la part des VULo purement électriques, qui représente 20,8 % de tous les VULo entrant dans le champ d'application des prescriptions sur le CO₂ durant l'année de référence 2025, dépasse clairement la moyenne européenne⁵. Le fait que nombre d'importateurs ont réussi à rester en deçà de leur valeur cible spécifique et ainsi à éviter une sanction est dû, dans une large mesure, à cette grande proportion de véhicules électriques.

⁵ Selon le [communiqué de presse \(en anglais uniquement\) du 29 janvier 2026 publié par l'ACEA](#), association des constructeurs européens d'automobiles, qui utilise une autre banque de données que celle sur laquelle se fonde le présent rapport, environ 15,2 % des véhicules nouvellement immatriculés en Suisse durant l'année 2025 fonctionnaient à l'électricité. La même année, cette valeur était d'environ 2,0 % dans l'UE.



Vue d'ensemble des GI et des groupements d'émission (GE)

Le Tableau 2 ci-dessous présente les GI enregistrés auprès de l'OFEN durant l'année de référence 2025 ayant immatriculé pour la première fois en Suisse au moins 5 VULO qui relèvent du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂, la composition du groupement d'émission (GE)⁶ ainsi que les représentants de marque officiels en Suisse.

	Nom de l'importateur ou du GE	Représentant de marque officiel	Importateurs (dans le cas d'un GE)
1	best wood SCHNEIDER GmbH		
2	Bischof Transport AG		
3	Bourse-CO ₂ SA		
4	DAF Trucks (Suisse) SA	DAF Trucks N.V.	
5	Daimler Truck (Suisse) SA	Mercedes-Benz Trucks / FUSO	
6	Iveco (Schweiz) SA	Iveco	
7	MAN Truck & Bus Suisse SA	MAN Trucks	
8	Peter Briner AG		
9	Raiffeisen Suisse société coopérative		
10	Renault Trucks (Suisse) S.A.	Renault Trucks	
11	Scania Suisse SA	Scania	
12	Volvo Group (Suisse) SA	Volvo Truck	
13	Wirag AG		

Tableau 2 : Vue d'ensemble des GI et des GE enregistrés auprès de l'OFEN et indication des représentants de marque officiels durant l'année de référence 2025

⁶ En 2025, aucun GE relevant des VULO n'était enregistré auprès de l'OFEN.



Résultats détaillés de l'exécution des prescriptions, par GI

Intitulé de la colonne	Description
Importateur / Groupement d'émission	Nom de l'importateur ou du groupement d'émission selon l'enregistrement effectué auprès de l'OFEN
Nombre de VULo	Nombre de VULo immatriculés pour la première fois en Suisse qui relèvent du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO ₂
Ø CO ₂ en g/tkm en 2025 ⁷	Moyenne d'émissions de CO ₂ des VULo immatriculés durant l'année de référence, qui est pertinente pour une sanction ; elle est arrondie à la première décimale.
Valeur cible spécifique en g/tkm	Valeur cible spécifique, basée sur les valeurs cibles pondérées par sous-groupe de véhicules ; elle est arrondie à la première décimale.
Sanction en CHF	Sanction en francs suisses
Part de VZE en % ⁸	Dans le parc de véhicules, part de ceux qui n'émettent pas de CO ₂

Tableau 3 : Explications de l'intitulé des colonnes utilisées dans le tableau présentant les résultats détaillés de l'exécution des prescriptions

Le Tableau 4 présente les résultats détaillés de l'exécution des prescriptions par GI durant l'année de référence 2025. Les chiffres figurant à la ligne relative aux « petits importateurs », dans la partie inférieure du tableau, correspondent aux chiffres agrégés de l'ensemble des parcs de véhicules de ces importateurs. Est considéré ici comme petit importateur celui qui, d'après le nombre de VULo immatriculés pour la première fois qui entrent dans le champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂, ne relève pas de la catégorie des GI telle qu'elle est définie au début du présent rapport. Les intitulés des colonnes sont expliqués dans le Tableau 3.

Importateur / Groupement d'émission	Nombre de VULo	Ø CO ₂ en g/tkm en 2025	Valeur cible spécifique en g/tkm	Écart par rapport à la valeur cible en g/tkm	Sanction en CHF	Part de VZE en %
best wood SCHNEIDER GmbH	6	45,2	46,5	-1,3	0,00	0,0 %
Bischof Transport AG	7	47,0	48,6	-1,6	0,00	0,0 %
Bourse-CO ₂ SA	11	32,0	40,3	-8,3	0,00	18,2 %
DAF Trucks (Suisse) SA	98	42,2	44,5	-2,3	0,00	3,1 %
Daimler Truck (Suisse) SA	508	27,2	42,9	-15,7	0,00	37,2 %
Iveco (Schweiz) SA	85	40,7	44,2	-3,4	0,00	11,8 %
MAN Truck & Bus (Suisse) SA	248	34,7	39,4	-4,7	0,00	8,9 %
Peter Briner AG	12	48,1	48,4	-0,4	0,00	0,0 %
Raiffeisen Suisse société coopérative	5	41,8	41,7	0,0	850,00	0,0 %
Renault Trucks (Suisse) S.A.	195	23,9	36,5	-12,6	0,00	36,4 %
Scania Suisse SA	417	33,1	40,2	-7,1	0,00	13,2 %
Volvo Group (Suisse) SA	361	35,3	42,0	-6,7	0,00	17,7 %
Wirag AG	7	46,4	47,2	-0,9	0,00	0,0 %
Petits importateurs (immatriculation de moins de 5 VULo soumis aux prescriptions sur le CO ₂)	54				302 175,00	
Total pour 2025	2014				303 025,00	

Tableau 4 : Résultats détaillés de l'exécution des prescriptions par GI ou GE ainsi que chiffres agrégés relevant des PI

⁷ « g/tkm » correspond à « gramme(s) par tonne-kilomètre ». À titre d'exemple, un véhicule dont les émissions de CO₂ atteignent 50 g/tkm et qui pèse au total 20 tonnes émet 20 x 50 = 1 000 g de CO₂ par km sur la distance parcourue.

⁸ L'abréviation VZE correspond à « véhicule zéro émission ».



Résumé des recettes et des dépenses⁹

Les coûts et les recettes de l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO₂ pour les voitures de tourisme (VT), les véhicules utilitaires légers (VUL) et les véhicules utilitaires lourds (VULo) sont répartis entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein, sur la base du nombre total d'immatriculations de véhicules dans les deux États¹⁰. En 2025, après déduction des coûts, environ 761 000 francs reviennent à la Principauté de Liechtenstein et près de 121,4 millions de francs à la Suisse, montant qui sera versé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA. Les chiffres détaillés figurent dans le Tableau 5.

2025	FL	CH	Total
VT contrôlées	1500	244 000	245 500
VUL contrôlés	200	28 100	28 300
VULo contrôlés	20	2000	2020
Total des véhicules contrôlés	1720	274 100	275 820
Recettes issues des VT	-	-	CHF 97 664 000
Recettes issues des VUL	-	-	CHF 25 887 000
Recettes issues des VULo	-	-	CHF 303 000
Total des recettes de l'exécution des prescriptions sur le CO₂	CHF 771 000	CHF 123 083 000	CHF 123 854 000
Coûts d'exécution	CHF 10 000	CHF 1 656 000	CHF 1 666 000
Recettes nettes	CHF 761 000	CHF 121 427 000	CHF 122 188 000

Tableau 5 : Répartition des coûts et des recettes entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein¹¹.

⁹ À noter qu'au moment de la publication du présent rapport, les chiffres qu'il contient ne sont pas encore définitifs. Le décompte de trois grands importateurs de VUL n'est pas encore terminé. Ceux-ci ne sont pas pris en compte dans la vue d'ensemble.

¹⁰ 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](#)).

¹¹ Les chiffres figurant dans le tableau sont arrondis.



Chronologie de l'exécution des prescriptions sur le CO₂ dans le domaine des VULo

Les tableaux suivants présentent l'évolution dans le temps de différents indicateurs depuis l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO₂ en 2025. Cette chronologie est établie sur la base de la définition des GI fixée dans l'art. 18 de l'ordonnance sur le CO₂, qui diffère de celle utilisée pour le reste du présent rapport. Dans les tableaux ci-après, est considéré comme un GI de VULo tout importateur qui a immatriculé pour la première fois durant l'année de référence 2025 au moins deux VULo relevant du champ d'application des prescriptions sur le CO₂ pour ce type de véhicule.

Année	Total	Grands importateurs	Petits importateurs
2025	CHF 303 025	CHF 142 545	CHF 160 480

Tableau 6 : Évolution des sanctions de 2025 à 2025

Année	Total	Importateurs individuels	Groupements d'émission
2025	24	24	0

Tableau 7 : Nombre de GI et de groupements d'émission enregistrés auprès de l'OFEN de 2025 à 2025

Année	Total	Grands importateurs	Petits importateurs
2025	2014	1989	25

Tableau 8 : Nombre de VULo immatriculés relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ de 2025 à 2025