



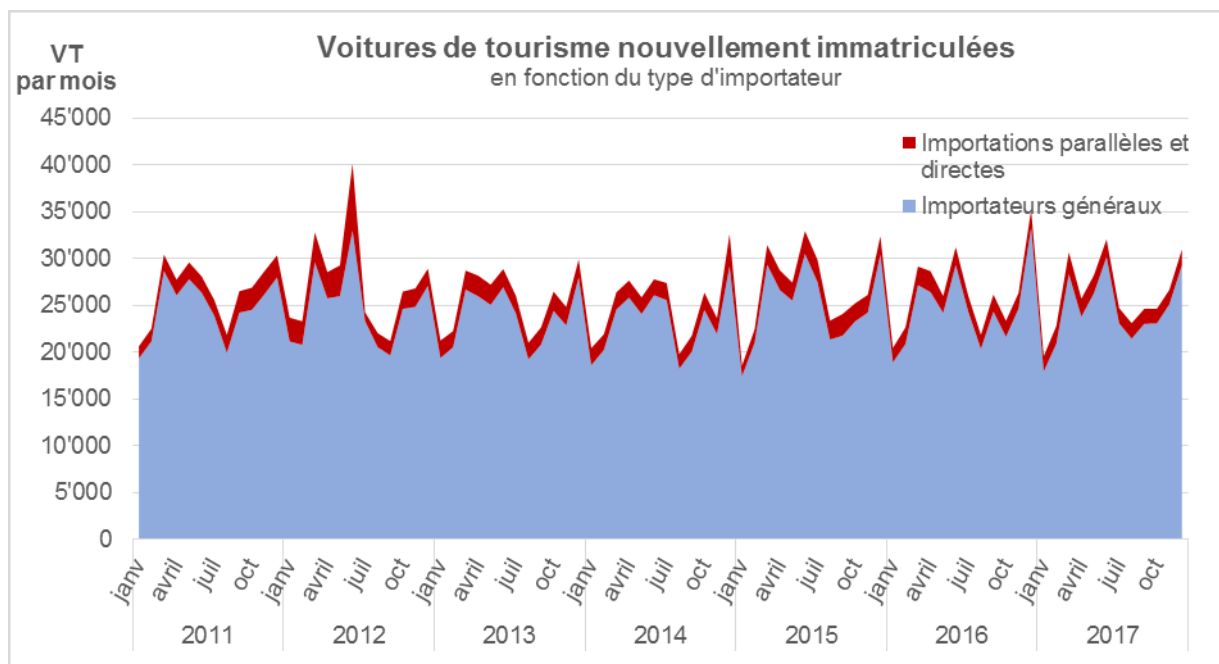
Fiche d'information

Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme en 2017

Voitures de tourisme nouvellement immatriculées et émissions de CO₂

En 2017, environ 316'000 voitures de tourisme ont été immatriculées pour la première fois en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein et contrôlées quant à l'atteinte de leur objectif. Cela correspond à une diminution d'environ 3'000 voitures par rapport à l'année précédente. Les prescriptions sur les émissions de CO₂ s'appliquent aussi aux voitures de tourisme qui ont été immatriculées à l'étranger pour la première fois moins de six mois avant leur déclaration en douane suisse.

Le graphique suivant illustre la répartition mensuelle des immatriculations de voitures de tourisme neuves de 2011 à 2017.



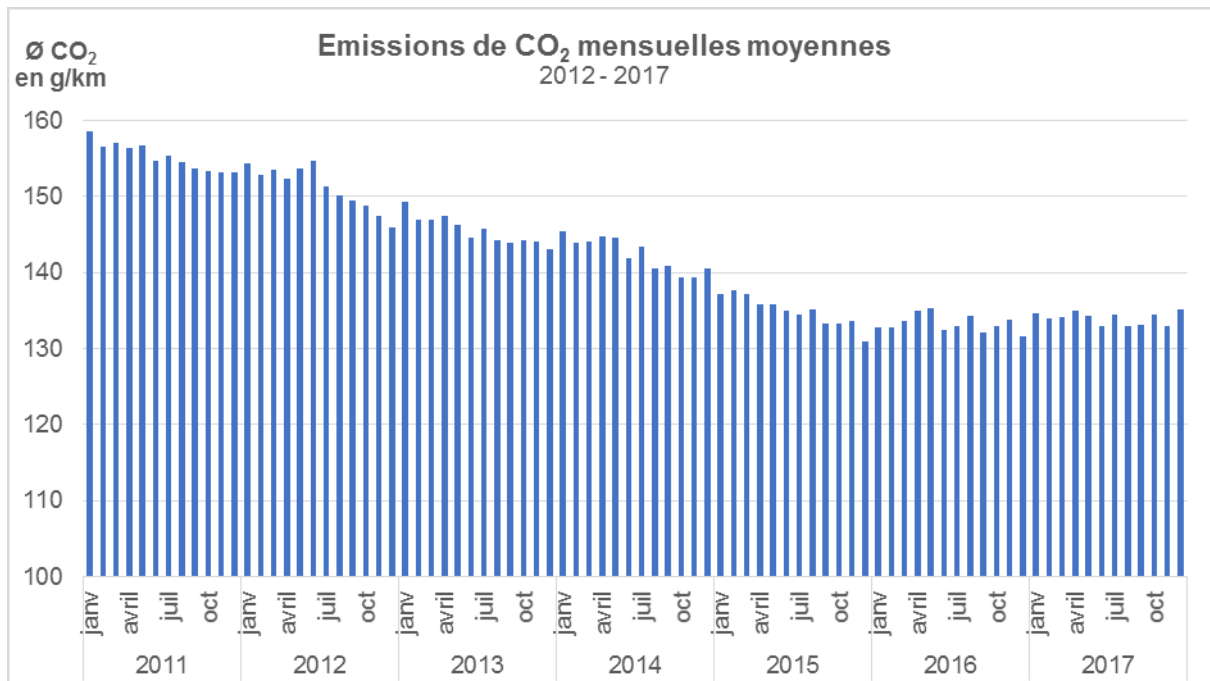
Source des données: MOFIS/OFROU

Les fortes fluctuations du nombre total d'immatriculations et des parts de marché des voitures de tourisme issues des importations parallèles ou des importations directes en 2012 s'expliquent notamment par les effets transitoires découlant de l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO₂ le 1^{er} juillet 2012. Depuis le quatrième trimestre 2012, la part de marché mensuelle des importateurs directs et des importateurs parallèles a évolué de manière relativement constante et s'est stabilisée à environ 7%, atteignant ainsi une valeur quasi identique à celle de 2011, avant l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO₂.

Le graphique suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO₂ des nouvelles voitures de tourisme de 2011 à 2017. La tendance à la baisse des émissions spécifiques de CO₂ s'est poursuivie

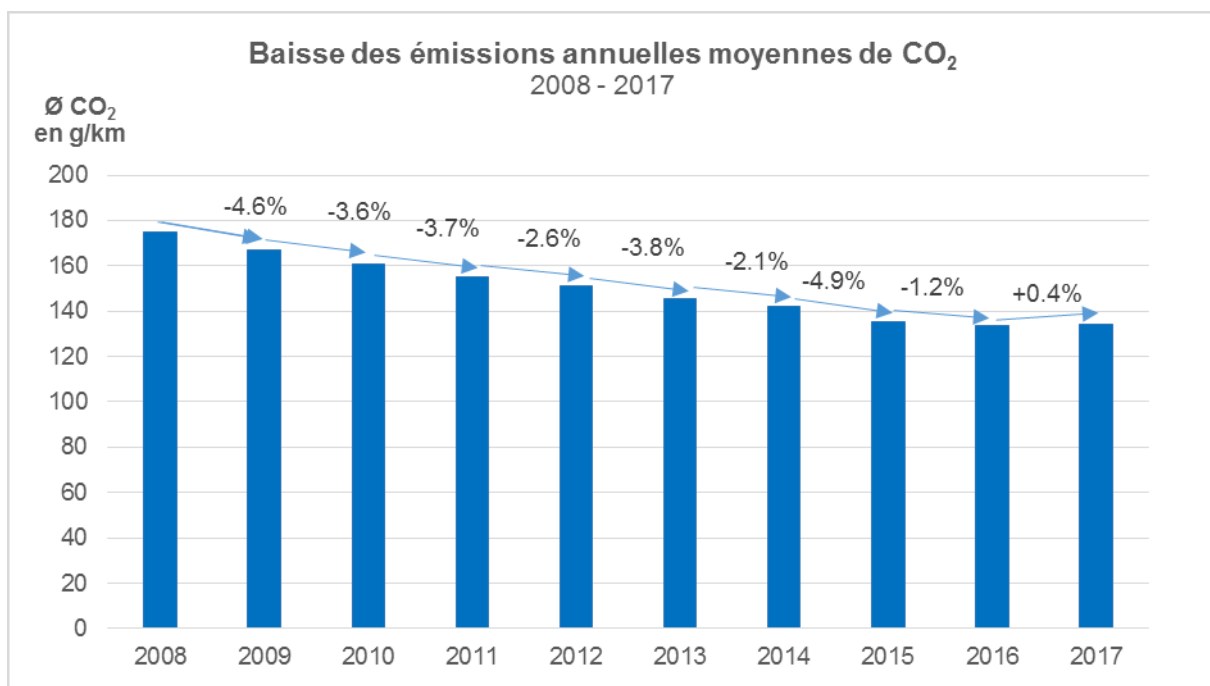


jusqu'à fin 2015, s'est sensiblement atténuée en 2016 et a légèrement augmenté en 2017.



Source des données: MOFIS/OFROU

La valeur annuelle moyenne d'émissions du parc de véhicules neufs a passé de 175 g de CO₂/km en 2008 à 134,1 g de CO₂/km en 2017, soit une baisse totale de quelque 24%. La baisse annuelle moyenne pour la période de 2008 à 2017 est de 2,9%.



Source des données: OFROU



En 2017, les émissions moyennes de CO₂ de toutes les voitures de tourisme neuves s'établissaient à près de 134,1 g de CO₂/km. Le poids à vide moyen de toutes les voitures de tourisme, dont l'atteinte des objectifs fixés par les prescriptions de l'ordonnance sur le CO₂ a fait l'objet d'un contrôle, atteignait 1'672 kg, soit une augmentation de 34 kg par rapport à l'année précédente et de 140 kg par rapport au poids à vide de référence (M_{t-2}) déterminant pour le calcul de la valeur cible.

Importateurs de voitures de tourisme

Tous les importateurs qui souhaitent procéder au décompte global de l'ensemble des voitures de tourisme nouvellement immatriculées doivent être enregistrés auprès de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) en tant que grands importateurs. En 2017, 82 grands importateurs étaient annoncés auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes:

- 70 importateurs individuels, 12 groupements d'émission
- 28 importateurs généraux, 54 importateurs parallèles

Les 10 plus grands importateurs totalisaient près de 82% des immatriculations de véhicules en 2017.

Atteinte des objectifs et respect des valeurs cibles

L'introduction progressive des prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme s'est achevée à la fin de l'année 2014. Pour les grands importateurs, cela signifie que depuis 2015, toutes les voitures de tourisme qui tombent dans le champ d'application de la législation sont prises en compte pour le calcul des émissions moyennes de CO₂. Pour les petits importateurs, le montant intégral de la sanction s'applique depuis 2015.

Par ailleurs, depuis l'année de référence 2016, les supercrédits (surpondération des véhicules dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 50 g de CO₂/km) ne sont plus pris en compte. Depuis 2016, ces voitures de tourisme ne sont prises en compte qu'une seule fois dans le calcul des émissions moyennes de CO₂. Alors que les voitures de tourisme émettant moins de 50 g de CO₂/km étaient au nombre de 5'500 environ en 2016, elles étaient d'environ 7'300 en 2017.

Pour les véhicules des petits constructeurs, la réglementation suisse reprend les objectifs pour constructeurs de niche et pour petits constructeurs autorisés par l'UE. Ces objectifs spécifiques ont été pris en compte pour le contrôle de l'atteinte des objectifs de près de 23'000 véhicules, soit environ 7% de l'ensemble des véhicules. En lieu et place d'un objectif dépendant du poids, le calcul s'est fondé, pour ces véhicules, sur une valeur cible fixe spécifique à la marque, selon la liste des objectifs spécifiques applicable pour 2017.

Avec une moyenne d'environ 134,1 g de CO₂/km en 2017, l'objectif global de 130 g de CO₂/km a de nouveau été dépassé (2016: environ 133,6 g de CO₂/km). Pour calculer la sanction, une valeur cible spécifique de CO₂ a été 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 est influencée par le poids à vide du véhicule ou du parc de véhicules. La valeur de référence est le poids à vide moyen de tous les véhicules immatriculés pour la première fois en Suisse au cours de l'avant-dernière année civile (M_{t-2}). La tendance des automobilistes à acheter des VT de plus en plus lourdes s'est encore poursuivie en 2017. Comme le poids à vide moyen de toutes les voitures de tourisme en 2017 dépassait de 140 kg le poids à vide de référence de l'avant-dernière année civile et que les objectifs spécifiques des constructeurs de niche et des petits constructeurs ont été pris en compte, la moyenne des valeurs cibles individuelles était également supé-



rieure à 130 g/km. Suite à l'évolution des poids à vide déterminants pour définir la valeur cible, l'objectif fixé pour l'ensemble des VT, si l'on exclut les VT avec des objectifs spécifiques, avoisine 137 g de CO₂/km.

Sur 82 grands importateurs enregistrés, 59 ont atteint leur valeur cible individuelle pour le parc de véhicules immatriculés en 2017 et n'ont donc dû s'acquitter d'aucune sanction. Les émissions moyennes de CO₂ étaient supérieures à la valeur cible individuelle pour 23 importateurs. La plupart de ces importateurs ayant manqué de moins de 4 g/km leur valeur cible, le taux réduit de la sanction s'est appliqué aux trois premiers grammes de dépassement de l'objectif. De plus, en 2017, les montants des sanctions déjà adaptés au cours de l'euro (à partir du 4^e gramme, désormais CHF 104,50 au lieu de CHF 142,50 par gramme de dépassement) étaient applicables.

Montants des sanctions et frais d'exécution

Au cours de l'année de référence 2017, environ 316'000 véhicules immatriculés avaient l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO₂ et ont fait l'objet d'un contrôle en ce sens. Les tableaux suivants donnent un aperçu chiffré des activités d'exécution, des montants perçus à titre de sanction et des frais d'exécution.

	Grands importateurs	Petits importateurs	Total
Voitures de tourisme contrôlées	315'000	1'000	316'000
Recettes	CHF 2'252'000	CHF 617'000	CHF 2'869'000
Coûts*			CHF 1'068'000
Recettes nettes			CHF 1'801'000

*En raison de certains flous, il est renoncé à une distinction des frais d'exécution entre grands et petits importateurs.

Les recettes nettes d'un montant total de près de 1'801'000 francs sont réparties entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein (FL), dont la part représente 3'000 francs. Le montant de 1'798'000 francs sera versé au fonds suisse pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA, solution appelée à succéder au fonds d'infrastructure. La répartition des coûts et des recettes entre la Suisse et le Liechtenstein pour 2017 est détaillée ci-dessous.

	FL	CH	Total
Voitures de tourisme contrôlées	2'000	314'000	316'000
Recettes	CHF 26'000	CHF 2'843'000	CHF 2'869'000
Coûts	CHF 23'000	CHF 1'045'000	CHF 1'068'000
Recettes nettes	CHF 3'000	CHF 1'798'000	CHF 1'801'000