



Référence/numéro de dossier: I073-2140

## **Ordonnance sur l'étiquette-environnement: audition**

### **Commentaire relatif au projet d'ordonnance**

#### **1. Contexte**

Depuis 2002, toutes les voitures de tourisme neuves offertes à la vente doivent être pourvues d'une *étiquette-énergie*. Cette dernière informe les acheteurs de l'efficacité énergétique, de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub>. La répartition utilisée – sept catégories d'efficacité énergétique (de A à G) – est également connue pour s'appliquer aux appareils (ampoules électriques, réfrigérateurs, etc.). Du point de vue juridique, l'étiquette-énergie est inscrite dans la loi sur l'énergie (art. 8 LENE) et dans l'ordonnance sur l'énergie (art. 7, 9, 11 et appendice 3.6 OENE).

L'instauration de l'étiquette-énergie a permis de garantir la transparence en matière de critères énergétiques et d'orienter ainsi les acheteurs. Mais l'amélioration du parc automobile devant toutefois se faire tant sur le plan énergétique qu'écologique, des informations supplémentaires doivent être proposées en matière de critères environnementaux.

Dans le cadre de la « Stratégie pour le développement durable 2002 » et du « Plan d'action contre les poussières fines » du Conseil fédéral, un nouveau système global d'évaluation des voitures de tourisme, baptisé KeeF (acronyme allemand de « critères pour des véhicules énergétiquement efficaces et peu polluants ») a été mis en place. S'appuyant sur les données d'expertise des types, ce système permet de calculer, pour chaque type de véhicule, *la charge environnementale* résultant des émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre, de bruit ainsi que des émissions et de la consommation de ressources provenant de la production de carburant. On utilise pour ce faire la méthode dite de la saturation écologique, qui tient compte des objectifs de qualité environnementale scientifiquement étayés et juridiquement définis, telles les valeurs limites. Les critères d'évaluation se fondent sur une charge globale qui est considérée comme étant négligeable à long terme sur le plan écologique. La méthode permet de récapituler les différentes émissions en une valeur agrégée: les *unités de charge écologique (UCE)*. Moins un véhicule présente d'UCE, plus sa charge environnementale est faible. A la différence de l'étiquette-énergie, les émissions d'un véhicule sont jugées à l'aide d'un système d'appréciation absolu, c'est-à-dire sans tenir compte du poids.

## 2. De l'étiquette-énergie à l'étiquette-environnement

En 2007, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a décidé de perfectionner l'étiquette-énergie. Cette étiquette doit ainsi devenir, en 2010, une étiquette-environnement permettant une appréciation globale de l'efficacité énergétique et de la charge environnementale d'une voiture de tourisme. Le référentiel KeeF (« critères de consommation d'énergie et de pollution pour les véhicules ») a servi de base à ces informations complémentaires relatives au respect de l'environnement et à la pollution atmosphérique. Les travaux de transformation de l'étiquette-énergie en étiquette-environnement ont été menés par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), en collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU). Cantons, villes et associations concernées ont été impliqués dans ces travaux au sein d'un groupe d'accompagnement.

L'étiquette-environnement doit reprendre quasiment en l'état le contenu de l'étiquette-énergie, en y adjoignant des informations relatives à la charge environnementale du véhicule. L'impact des véhicules de tourisme y sera indiqué sous la forme d'unités de charge écologique. Ces unités seront représentées sur l'étiquette-environnement à l'aide de chiffres et d'illustrations graphiques, comme c'est actuellement le cas pour les émissions de CO<sub>2</sub> présentées sur l'étiquette-énergie. Les valeurs moyennes de tous les véhicules neufs immatriculés pour la première fois au cours de l'année précédente y seront indiquées à titre de comparaison. Pour calculer ces valeurs moyennes, on distinguera donc le parc de véhicules considéré (réellement mis en circulation) de celui auquel l'on se réfère pour constituer les catégories d'efficacité énergétique (offert à la vente). La répartition des voitures de tourisme dans les catégories A à G de l'étiquette-environnement sera déterminée par deux critères: premièrement, l'efficacité énergétique (comme auparavant sur l'étiquette-énergie) et, deuxièmement, une nouvelle limite UCE spécifique à chaque catégorie (nombre maximal d'UCE autorisé). Chaque catégorie comptera le même nombre de modèles de véhicules

L'étiquette-environnement a pour fonction première de fournir aux acheteurs de voitures de tourisme *l'information la plus complète* possible sur l'efficacité énergétique et la charge environnementale par kilomètre-véhicule parcouru une fois en circulation. Par ailleurs, elle pourra servir de *base de calcul* des incitations financières accordées à l'achat de véhicules et permettre de prendre en compte, au-delà des seuls critères de consommation de carburant ou d'efficacité énergétique, des aspects environnementaux de nature à fonder une différenciation écologique de l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles (taxe à l'importation) et des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur. Un système de bonus correspondant, selon le modèle de l'actuel impôt sur les véhicules automobiles, était en consultation jusqu'à fin février 2009. Ce dossier est placé sous la responsabilité de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats (CEATE-CE). La différenciation fiscale proposée par la commission a été généralement bien accueillie lors de la consultation, mais le dispositif a été jugé trop compliqué par presque tous les participants. Le présent projet d'étiquette-environnement tient compte de ces objections et offre une base appropriée pour élaborer un modèle simple de différenciation fiscale.

Grâce à l'étiquette-environnement, aux informations complémentaires qu'elle fournira aux consommateurs et aux différenciations fiscales qui en découleront, le parc suisse des

voitures de tourisme devrait être modernisé du double point de vue de l'efficacité énergétique et de l'impact écologique. Lorsque l'étiquette-environnement pour les voitures de tourisme aura fait la preuve de son efficacité et que les données requises seront disponibles, son extension à d'autres catégories de véhicules pourrait être envisagée.

### **3. Projet d'ordonnance sur l'étiquette-environnement (OéEnv)**

L'étiquette-environnement doit être consacrée en droit par une ordonnance du Conseil fédéral, qui s'appuiera sur la loi sur l'énergie et sur la loi sur la protection de l'environnement. Outre les dispositions mentionnées dans le préambule, l'art. 6, al. 1, de la loi sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01) assigne explicitement aux autorités la mission de renseigner le public de manière objective sur l'état des nuisances qui portent atteinte à l'environnement.

A l'ancienne obligation d'apposer une étiquette-énergie sur les automobiles neuves offertes à la vente se substituera l'obligation de marquage au moyen de l'étiquette-environnement. Comme pour l'étiquette-énergie, le marquage devra prendre la forme d'une information des consommateurs au moment de l'offre de voitures de tourisme neuves; il ne s'agit donc pas d'un marquage des véhicules en circulation à l'aide d'une vignette autocollante.

Conformément à l'art. 1, le champ d'application de l'étiquette-environnement se limite aux voitures de tourisme, comme c'est le cas actuellement pour l'étiquette-énergie. Une fois que l'étiquette-environnement aura été introduite avec succès pour les voitures de tourisme, son extension à d'autres véhicules (poids lourds, voitures de livraison, motocycles, etc.) pourrait être envisagée. Mais, actuellement, la plupart des véhicules de livraison sont soumis à des mesures sur banc d'essai, limitées aux seules caractéristiques techniques des moteurs. Il en va de même pour l'ensemble des poids lourds. Ces mesures ne sont pas comparables à la série de tests effectuée pour les voitures de tourisme. Certaines données nécessaires à une évaluation compatible avec l'étiquette-environnement ne sont jusqu'à présent pas relevées. Il manque notamment une indication comparable pour la consommation de carburant.

L'obligation de marquage (art. 3) concerne exclusivement les véhicules neufs. L'évaluation de voitures de tourisme plus anciennes est possible sur la base des données disponibles jusqu'à la norme d'émissions Euro 3. Ainsi, certains véhicules d'occasion peuvent – sur une base volontaire – être pourvus de l'étiquette-environnement au moment de la vente.

L'art. 4 définit les informations portées sur l'étiquette-environnement. Aux indications qui figuraient déjà sur l'étiquette-énergie (marque et type du véhicule, type de carburant requis, poids à vide, consommation d'énergie ou de carburant, émissions de CO<sub>2</sub>) viennent s'ajouter des informations majeures relatives à la charge environnementale ainsi que certaines données essentielles sur le type de véhicule (numéro de réception par type, code de boîte de vitesses, indications sur les prescriptions relatives aux émissions selon la norme Euro).

L'information la plus complète possible des acheteurs sur la charge environnementale et la consommation d'énergie d'une voiture de tourisme est souhaitable non seulement au sein de l'espace de vente, mais aussi dans la publicité automobile. Aussi l'art. 5 et l'annexe 5, ch. 2, OéEnv définissent-ils des exigences de déclaration sur les listes de prix et dans la documentation promotionnelle, comme il en existait déjà pour l'étiquette-énergie.

Les art. 7 à 11 énumèrent les principales indications devant figurer sur l'étiquette-environnement. Toutes ces indications se réfèrent aux données de la réception par type (art.

4, al. 3). Par conséquent, aucune information supplémentaire n'a besoin d'être relevée. Pour les véhicules fonctionnant avec différents agents énergétiques (véhicules bivalents), les données concernent uniquement les agents énergétiques avec lesquels les véhicules ont fait l'objet d'une expertise de type. Le calcul de la charge environnementale est effectué à partir de l'agent énergétique le plus avantageux du point de vue écologique (annexe 1, ch. 26).

L'art. 7 ajoute, par rapport à l'ancienne étiquette-énergie, des indications sur la charge environnementale sous la forme d'unités de charge écologique. Ces dernières renseignent sur la charge environnementale absolue – c'est-à-dire indépendamment du poids du véhicule et de son usage – qu'une voiture de tourisme occasionne *en circulation par kilomètre parcouru*. Faute de données scientifiquement probantes, les répercussions écologiques de la fabrication et de l'élimination des véhicules et de la mise à disposition d'infrastructures ne sont en revanche pas prises en considération. Il en va de même pour la fabrication et l'élimination des batteries des véhicules électriques et hybrides. De surcroît, plusieurs analyses de cycle de vie montrent que les principaux impacts environnementaux d'un véhicule interviennent en circulation et lors de la production de carburant. Par conséquent, on peut supposer que, s'agissant des impacts dus à leur production et à leur élimination, les différences entre véhicules sont minimales et que ces aspects ne jouent qu'un rôle limité pour la comparaison.

L'annexe 1 présente la composition détaillée et le calcul des unités de charge écologique (UCE). Le nombre d'UCE par véhicule s'obtient à partir de la somme des UCE des différentes pressions environnementales. Pour les émissions de polluants atmosphériques, de CO<sub>2</sub> et de bruit, il s'appuie sur la méthode mise au point par l'ÖBU<sup>1</sup> et, pour la production de carburant, sur celle conçue par ecoinvent<sup>2</sup>. Le calcul des UCE provenant de la charge de poussières fines (PM) comprend une part classique de PM et de suies de diesel. En raison de sa nocivité et de sa cancérogénicité particulière, la suie de diesel est assortie d'un facteur UCE très élevé. La part classique correspond à la quantité totale de PM10 moins la suie de diesel. Les moteurs essence à injection directe produisent également ce type de suie cancérogène, qui, sur le plan chimique, équivaut à la suie de diesel. Des valeurs mesurées sur la base des types existants dans ce domaine, mais seulement à partir de la norme d'émissions Euro 5. Aussi, jusqu'à la norme Euro 4, une valeur globale d'émissions est-elle définie. Les valeurs relatives aux parts de suie de diesel et de PM10 classiques présentent d'importantes différences entre les moteurs essence à injection directe<sup>3</sup> et moteurs diesel avec et sans filtres à particules fermés, réglés d'usine. Les émissions de PM issues de moteurs essence sans injection directe et de moteurs au gaz naturel sont négligeables et ne sont donc pas prises en considération.

Au sens de l'annexe 1, ch. 24, on entend par « véhicules hybrides » les véhicules utilisant deux systèmes de propulsion ou plus, dont un électrique. Mais l'électricité ne doit pas provenir de l'extérieur (« véhicules hybrides rechargeables »). Les véhicules hybrides possèdent une batterie rechargée par le moteur à combustion. Les hybrides rechargeables pourront être pris en compte seulement lorsque les spécifications de l'examen seront connues.

<sup>1</sup> OFEV, écobilans: Methode der ökologischen Knappheit - Ökofaktoren 2006 (*Méthode de la saturation écologique – écofacteurs 2006*), Connaissances de l'environnement n° 09/06, Berne 2008. La publication peut être téléchargée en allemand à l'adresse: [http://www.oebu.ch/oebu/downloads/oekofaktoren\\_sr28.pdf](http://www.oebu.ch/oebu/downloads/oekofaktoren_sr28.pdf)

<sup>2</sup> [www.ecoinvent.org](http://www.ecoinvent.org)

<sup>3</sup> Rapport Empa 2005, « Praxiserprobung eines Messverfahrens zur Bestimmung der Partikelanzahl an Personewagen mit Selbstzündungsmotoren », Martin Mohr et Urs Lehmann. (*Essai pratique d'une méthode de mesure visant à déterminer le nombre de particules émises par des voitures de tourisme à moteurs à allumage commandé*)

Comme auparavant sur l'étiquette-énergie, les émissions de CO<sub>2</sub> d'une voiture en circulation sont représentées sur l'étiquette-environnement sur une échelle spécifique ([art. 8](#)). Pour les voitures de tourisme pouvant rouler avec des mélanges de carburants incorporant des biocarburants, on distingue les émissions de CO<sub>2</sub> selon leur origine respective (carburants fossiles et biocarburants). L'annexe 2 définit la quote-part de biocarburant.

Pour les émissions de CO<sub>2</sub> comme pour le calcul des unités de charge écologique, les véhicules roulant à l'éthanol E85 (mélange composé à 85 % d'éthanol et 15 % d'essence) sont traités pour le moment comme les véhicules à essence. Cette décision s'explique par le fait qu'actuellement la proportion effective dans le mélange n'est pas connue à la station-service, et que des modifications de l'origine de l'éthanol qui sera distribué en Suisse pourraient intervenir dans un proche avenir. Dès que des véhicules faisant l'objet d'une réception par type pour l'éthanol E85 seront offerts à la vente et que les questions en suspens auront été clarifiées, l'ordonnance pourra être complétée en conséquence.

Les véhicules électriques n'engendrent aucune émission de CO<sub>2</sub> en roulant. Mais toute production d'électricité, quelle qu'elle soit, émet du CO<sub>2</sub>. Les valeurs d'émissions dépendent de la composition du courant d'origine – elles sont d'autant plus élevées que la part de courant produite à partir d'agents énergétiques primaires fossiles est importante. Les calculs s'appuient sur les relevés de l'Office fédéral de l'énergie relatifs à la composition de la consommation en Suisse en 2005. L'indication figurant sur l'étiquette-environnement est uniquement donnée à titre d'information. Elle ne distingue pas la production de courant suisse de la production étrangère. Aussi, ce calcul repose sur une autre limite de système que celle des engagements de la Suisse dans le cadre du Protocole de Kyoto. Le calcul est défini à l'annexe 2, ch. 2.

Désormais, l'étiquette-environnement indique la consommation d'énergie pour l'ensemble des agents énergétiques, notamment en litres d'équivalent essence aux 100 km (ou en litres d'essence pour les véhicules à essence) ([art. 9](#)). L'annexe 2, ch. 3 présente le calcul des équivalents essence. Seule la conversion dans cette « monnaie » commune permettra de comparer les différents carburants et systèmes de propulsion.

Pour les unités de charge écologique, les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie ([art. 7 à 9](#)), outre les valeurs du véhicule concerné, les *valeurs moyennes* de toutes les voitures de tourisme neuves immatriculées au cours de l'année précédente doivent également être mentionnées sur l'étiquette-environnement. Ces valeurs moyennes servent de repères aux acheteurs. Contrairement à l'étiquette-énergie, elles ne sont plus révisées tous les deux ans, mais annuellement, et sur la base des voitures neuves immatriculées au cours de l'année précédente. Les véhicules neufs offerts peuvent ainsi être comparés aux voitures de tourisme neuves que les acheteurs ont effectivement acquises l'année précédente, et non pas à l'ensemble des véhicules ou types de véhicules offerts à la vente.

Les catégories actuelles d'efficacité énergétique (A à G) sont remplacées par les catégories de l'étiquette-environnement ([art. 11](#)). La répartition des véhicules dans les sept catégories de A à G s'effectue sur la base des deux critères que sont l'efficacité énergétique et la charge environnementale. Chaque catégorie accueille un septième de tous les types de véhicules offerts. Sont classées dans la catégorie A les voitures de tourisme qui présentent la meilleure efficacité énergétique et qui font partie des 20 % meilleures en termes de charge environnementale. Si la limite UCE de la catégorie est dépassée, le véhicule passe dans la catégorie inférieure, et ce, jusqu'à ce que la limite UCE de la catégorie concernée soit respectée. La répartition dans les autres catégories s'effectue de manière analogue à

l'annexe 4. Les autres limites UCE sont fixées à 40 % pour la catégorie B, à 60 % pour la catégorie C, à 70 % pour la catégorie D, à 80 % pour la catégorie E et à 90 % pour la catégorie F.

Le calcul de la catégorie d'efficacité énergétique (annexe 3) s'effectue comme auparavant sur la base de l'indice. Sur le fond, rien ne change par rapport à l'ancienne appréciation, qui est relative en raison du « poids nul » (600 kg) et de l'exposant (0,9) à 40 %. La relativisation de 40 % peut être maintenue avec la nouvelle formule. Désormais, le calcul de l'indice se fonde sur la consommation d'énergie primaire. Cela permet de comparer des systèmes de propulsion alternatifs, par exemple des véhicules électriques, à des véhicules à essence ou à diesel. La conversion s'effectue à l'aide de facteurs d'énergie primaire reposant sur la même base de données (ecoinvent) que l'ordonnance du DETEC sur l'écobilan des carburants (RS 641.611.21) et la recommandation correspondante de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA).

Un classement des types de véhicules est réalisé chaque année à date fixe (le 31 mai) à l'aide de leur indice (annexe 4, ch. 1, al. 1) et ce, afin de définir l'indice affecté aux limites de catégories. Le classement est subdivisé en sept parties de taille égale. Les types de véhicules qui ne satisfont pas aux limites UCE définies au ch. 1, al. 3, sont remplacés par les meilleurs types de véhicules suivants, qui respectent la limite concernée. L'indice du type de véhicule qui se situe à la fin du septième considéré et qui respecte encore la limite UCE forme la limite de catégorie en matière d'efficacité énergétique.

Par l'art. 12, le Conseil fédéral délègue au DETEC la compétence de vérifier les annexes et, si nécessaire, de les adapter à l'état de la technique, aux nouvelles connaissances scientifiques et méthodologiques ainsi qu'aux développements internationaux. Cette délégation correspond pour l'essentiel à l'actuel système d'adaptation de l'étiquette-énergie, par lequel les détails sont fixés dans une ordonnance du département (RS 730.011.1), assortie à l'appendice 3.6 de l'ordonnance sur l'énergie (OEne).

La définition des limites de catégories de l'annexe 4 ainsi que le calcul et l'adaptation des valeurs moyennes déterminantes seront effectuées tous les ans par le DETEC. Le calcul des unités de charge écologique de l'annexe 1 pourrait également faire l'objet de révisions régulières. La nécessité d'une adaptation dépend de l'évolution de l'état de la méthodologie, de la technique et de la législation applicable en matière de protection de l'environnement. Quoiqu'il en soit, une première adaptation n'est pas envisagée avant 2013.

Toutes ces adaptations interviendront selon la périodicité prescrite à l'art. 12, al. 5. L'année de calcul (p. ex. 2011) court du 1<sup>er</sup> juin de l'année précédente jusqu'au 31 mai (p. ex. du 1<sup>er</sup> juin 2010 au 31 mai 2011). Les données disponibles de l'année précédant l'année de calcul (p. ex. du 1<sup>er</sup> juin 2010 au 31 mai 2011) forment aussi la base du calcul des valeurs moyennes déterminantes pour l'UCE (annexe 1, ch. 3) ainsi que pour les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation d'énergie (annexe 2, ch. 5) des voitures neuves immatriculées. L'adaptation des valeurs dans les annexes de l'ordonnance est réalisée par le DETEC le 31 juillet au plus tard, et l'entrée en vigueur intervient au 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivante. Cela garantit un laps de temps suffisant pour procéder à l'adaptation de l'étiquette-environnement.

Les *dispositions d'exécution* se fondent dans une large mesure sur l'exécution actuelle de l'étiquette-énergie. Conformément à l'art. 13, l'Office fédéral de l'énergie continue à en assumer la responsabilité. Pour la nouvelle partie consacrée aux unités de charge écologique, celui-ci est soutenu par l'OFEV (art. 13, al. 2, OéEnv). Par ailleurs, l'OFEV fournit les facteurs UCE à l'Office fédéral des routes (OFROU), lequel met à disposition les

extraits des banques de données TARGA et MOFIS, qui sont nécessaires pour le calcul des valeurs moyennes et pour l'indice selon l'annexe 3, ch. 2.

Les compétences pour demander les documents nécessaires, ordonner des mesures ou informer le public (art. 14 à 16) correspondent également dans une large mesure au droit actuel de l'étiquette-énergie. A cela s'ajoute dorénavant l'aspect de la charge environnementale des véhicules. Pour couvrir les besoins en information, des listes de classement séparées accompagnées d'un classement de tous les types de voitures de tourisme par unités de charge écologique et par consommation d'énergie doivent être régulièrement publiées et actualisées en permanence pour la consultation en ligne.

L'annexe 5 contient les détails relatifs à la présentation, à la taille et aux couleurs de l'étiquette-environnement ainsi que des illustrations (figures 1 à 4). Le chiffre 2 définit les détails pour la présentation dans les listes et la documentation promotionnelle.

#### **4. Conséquences**

Les répercussions positives de l'étiquette-environnement, en particulier sa capacité à peser sur la *composition du parc automobile suisse et la préservation de l'environnement et des ressources*, dépendront aussi des applications qui en découleront (structuration écologique de l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles et des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur). Ces retombées sont exposées dans les projets concernés. Indépendamment de ces applications, l'étiquette-environnement aura aussi un effet positif en tant qu'outil d'information, même si celui-ci est difficile à chiffrer.

L'adjonction du critère de la charge environnementale se traduit, avec la répartition des voitures de tourisme dans les catégories A à G de l'étiquette-environnement, par des modifications relativement faibles par rapport au classement par catégories de l'étiquette-énergie qui prévalait jusqu'alors. Comme les simulations sur un parc de types de véhicules EURO-5 le montrent, l'instauration de limites UCE n'entraîne au final qu'un léger affaiblissement de la relativité: certaines petites voitures présentant une efficacité relative médiocre se hissent dans la catégorie A, tandis que certaines voitures de catégorie moyenne affichant une efficacité relative élevée mais une consommation absolue plus forte reculent d'une ou deux catégories. Les répercussions sur la part des véhicules 4x4 présents dans la catégorie A sont marginales.

Les conséquences économiques à attendre de l'étiquette-environnement seront faibles pour les importateurs de voitures et le secteur de l'automobile, car le système existant sera repris. Les charges qui en découleront pour le secteur de l'automobile seront les mêmes que celles de l'actuelle étiquette-énergie (impression et apposition des étiquettes, conseils au moment de la vente).

Pour la Confédération, la charge qu'implique l'instauration de l'étiquette-environnement comme moyen d'information ne différera guère de celle de l'étiquette-énergie, une fois passé le déploiement initial du dispositif.

## 5. Rapport avec le droit international

L'objectif de l'étiquette-environnement est de parvenir à un parc automobile qui préserve mieux les ressources et l'environnement en Suisse. Cet objectif recoupe les engagements pris par la Suisse au plan international. En ratifiant le *Protocole de Kyoto* en 2003, la Suisse s'est en effet engagée, pour la période de 2008 à 2012, à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 8 % par rapport à leur niveau de 1990. Cet objectif a trouvé une traduction concrète dans la loi sur le CO<sub>2</sub>. Par ailleurs, la Suisse a ratifié en 1983 la *Convention de Genève* de l'UN-ECE sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Le but de cet accord est de réduire les répercussions nocives de la pollution atmosphérique sur l'environnement et la santé. Dans les protocoles additionnels de la convention, chaque Etat membre s'est vu assigner des objectifs de réduction concrets pour les principaux polluants atmosphériques.

Il n'existe actuellement aucune obligation au sein de l'UE concernant une étiquette du même type que l'étiquette-environnement.. Mais, pour l'heure, seules les bases de l'étiquette énergie européenne sont consignées dans la directive 1999/94/CE. Dans son rapport du 24 septembre 2007 sur la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers (2007/2119(INI)), le Parlement européen invite la Commission à présenter une proposition visant à introduire des exigences légales en matière d'étiquetage, de publicité et de commercialisation des voitures neuves sur le marché intérieur de l'UE. Dans ce même rapport, l'UE recommande de mettre en place un système de classement des performances environnementales, baptisé « Etoile verte ». Cet instrument doit tenir compte de tous les aspects environnementaux, y compris les émissions de CO<sub>2</sub> et celles d'autres polluants, la consommation de carburant, le poids, l'aérodynamique, l'économie de l'espace, le bruit et les aides à une conduite respectueuse de l'environnement.

L'art. 2.2 de l'accord relatif aux obstacles techniques au commerce dispose que les règlements techniques ne doivent pas être plus restrictifs pour le commerce qu'il n'est nécessaire pour réaliser un objectif légitime. Par conséquent, les règlements techniques suisses au sens de l'art. 4 de la loi fédérale sur les entraves techniques au commerce (LETC, RS 946.51) doivent être compatibles avec ceux de nos principaux partenaires commerciaux. Les dérogations à ce principe ne sont admissibles que dans la mesure où elles sont rendues nécessaires par des intérêts publics prépondérants, ne constituent pas une restriction déguisée aux échanges internationaux et satisfont au principe de proportionnalité.

Les deux premiers critères sont remplis car l'étiquette-environnement sert à protéger la santé ainsi que la vie des personnes et des animaux et à préserver les végétaux. Par ailleurs, l'obligation d'apposer l'étiquette s'applique indifféremment à tous les fournisseurs de voitures de tourisme.

Concernant la proportionnalité de la mesure, on peut constater que les autorités disposent déjà à l'heure actuelle de toutes les informations nécessaires à l'établissement de l'étiquette-environnement. Ainsi, la charge pour toutes les personnes offrant à la vente des voitures de tourisme neuves se limite à l'impression et à l'apposition de l'étiquette-environnement qui est publiée pour chaque type de véhicule sur le site Internet de l'Office fédéral de l'énergie



(OFEN). Il n'en résulte donc aucune obligation supplémentaire par rapport à l'étiquette-énergie actuelle.

De fait, on peut supposer que l'étiquette-environnement pour les voitures de tourisme est compatible avec l'accord OTC-OMC et l'accord de libre-échange du 22 juillet 1972 entre la Suisse et la CEE. Si un système différent était introduit au sein de l'Union européenne, la situation devrait être réexaminée. Par ailleurs, il y a lieu de rappeler qu'en ce qui concerne l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme, le Conseil fédéral a décidé le 31 octobre 2007 de déroger à l'application future du principe « Cassis de Dijon » reconnu dans la LETC. Cette application est aussi appelée à s'appliquer à la future étiquette-environnement pour les voitures de tourisme.