



## **Audition concernant l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme**

### **Explications relatives au projet**

#### **1 Contexte**

Par sa décision du 19 décembre 2008, le Conseil fédéral a décidé de proposer la motion 07.3004 de la CEATE-N (« Emissions moyennes des nouvelles voitures immatriculées en Suisse ») comme contre-projet indirect à l'initiative populaire « pour des véhicules plus respectueux des personnes » (initiative « anti 4x4 »). Le 18 mars 2011, le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé la révision partielle correspondante de la loi sur le CO<sub>2</sub> en votation finale. Les deux chambres ont arrêté, par leur décision finale du 17 juin 2011, de recommander le rejet de l'initiative populaire. En date du 23 juin 2011, l'initiative a été retirée conditionnellement par déclaration du comité d'initiative. Le délai référendaire court à partir de la publication de la loi révisée sur le CO<sub>2</sub> dans la Feuille fédérale du 5 juillet 2011 et dure jusqu'au 13 octobre 2011. La loi révisée sur le CO<sub>2</sub> et la présente ordonnance, qui contient les dispositions d'exécution, doivent entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> mai 2012 pour garantir l'exécution à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012.

#### **2 Démarche**

Pour élaborer la présente ordonnance sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a fait appel à des experts d'autres offices fédéraux (Office fédéral des routes (OFROU), Office fédéral de l'environnement (OFEV), Administration fédérale des finances (AFF), Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO)) et aux experts d'importants groupes d'intérêts (Automobile Club de Suisse (ACS), Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), Association des services des automobiles (asa), Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse), Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), Touring Club Suisse (TCS), Alliance Environnement, Association suisse des marchands automobiles indépendants (VFAS)). Dans le cadre d'un groupe de travail interne à l'administration, respectivement d'un groupe externe à celle-ci, ces experts ont pris position sur les propositions de l'OFEN et ils ont apporté leurs propres propositions. Des décisions importantes ont été prises au sein d'un groupe de direction générale du projet, composé de représentants de l'OFEN, de l'OFROU, de l'OFEV et de la CCDJP. Entre mars et juin 2011 ont eu lieu trois séances du groupe de travail interne à l'administration, deux séances du groupe externe à l'administration et trois séances du groupe de direction générale du projet. En outre, des entretiens bilatéraux avec des experts à l'intérieur et à l'extérieur de l'administration fédérale ont permis de réunir des informations.

#### **3 Contenu de l'ordonnance**

Les principes de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme sont prévus aux art. 11d à 11i et à l'art. 13a de la loi fédérale révisée sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub><sup>1</sup>. La loi contient notamment des dispositions fondamentales relatives au domaine de validité, la valeur cible (130 g de CO<sub>2</sub> par km en 2015), des perspectives quant aux valeurs cibles pour la période ultérieure à 2015,

---

<sup>1</sup> RS 641.71, modification du ...



des dispositions concernant l'objectif individuel, la possibilité de constituer des communautés de quotas d'émissions (groupements), le montant de la sanction si l'objectif n'est pas atteint et l'utilisation des éventuelles recettes provenant des sanctions. La présente ordonnance contient les dispositions détaillées concernant l'exécution, les bases de données utilisées, la différenciation des importateurs, le calcul des objectifs assignés individuellement, les délais, les dérogations et les comptes-rendus.

### 3.1 Objet de l'ordonnance

La présente ordonnance vise les voitures de tourisme immatriculées pour la première fois en Suisse. Les voitures de tourisme immatriculées à l'étranger plus de trois mois (variante: un an) avant leur importation en Suisse sont exemptées de ces dispositions. La compatibilité avec le droit européen, qui ne soumet pas à la réglementation de 130 g/km les voitures de tourisme immatriculées depuis plus de trois mois hors de l'UE-27, plaide en faveur de trois mois. Le délai d'un an réduit le risque d'abus: compte tenu des délais d'attente usuels aujourd'hui pour les nouvelles voitures, garder un véhicule à l'étranger pendant trois mois ne représente pas un grand obstacle pour qui veut déjouer la réglementation de 130 g/km en Suisse; la barre serait sensiblement plus haute avec un délai d'un an. L'une et l'autre variante sont envoyées en consultation pour clarifier la question. La date déterminante pour l'importation en Suisse est la date de déclaration en douane. Les voitures de tourisme affectées à des usages spéciaux (p. ex. voitures automobiles d'habitation, ambulances) sont dans tous les cas exemptées de ces dispositions.

### 3.2 Objectif assigné aux importateurs

La loi prévoit une valeur cible de 130 g par kilomètre pour les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques. Cette valeur doit être satisfaite en moyenne dès 2015 par toutes les voitures de tourisme nouvellement immatriculées. Les destinataires des dispositions sont les importateurs suisses de voitures de tourisme, respectivement les constructeurs suisses. La valeur cible est adaptée pour chaque importateur. L'écart déterminant est celui mesuré entre le poids moyen des voitures de tourisme nouvellement immatriculées d'un importateur et le poids moyen enregistré en Suisse l'avant-dernière année. La formule du calcul de la valeur cible individuelle, reprise de l'UE, est la suivante:

$$\text{Émissions spécifiques admissibles en g de CO}_2\text{/km} = 130 + a \cdot (M_{i,t} - M_{t-2})$$

où:

130	valeur initiale de la droite de la valeur cible
$a = 0,0457$	coefficient angulaire de la droite de la valeur cible (valeur identique à celle de l'UE)
$M_{i,t}$	poids à vide moyen des voitures de tourisme de l'importateur $i$ nouvellement immatriculées durant l'année de référence (en kg); pour les petits importateurs, $M_{i,t}$ est le poids à vide de chaque véhicule pris individuellement.
$M_{t-2}$	poids à vide moyen des voitures de tourisme immatriculées pour la première fois en Suisse durant l'avant-dernière année civile précédant l'année de référence (en kg); cette valeur est calculée et publiée chaque année par le DETEC.

Le facteur  $a$  détermine la mesure dans laquelle un poids à vide supérieur à la moyenne augmente la valeur cible de 130 g/km, respectivement la mesure dans laquelle un poids à vide inférieur à la moyenne réduit la valeur cible. Ce facteur est choisi de manière à ce qu'un écart positif par rapport à la moyenne suisse ne soit pris en compte qu'à concurrence d'environ 60 %. De ce fait, il n'est pas avantageux de ne plus construire ou vendre que des véhicules lourds.



S'agissant des importateurs qui importent au moins 50 voitures de tourisme nouvellement immatriculées (« grands importateurs », cf. chap. 3.3), l'objectif assigné est la valeur moyenne de toutes les voitures de tourisme nouvellement immatriculées durant l'année visée. En d'autres termes, les véhicules dont les émissions dépassent la valeur cible fixée peuvent être compensés par des véhicules dont les émissions sont inférieures à cette valeur. Les importateurs qui tendent à importer et mettre en circulation des véhicules plus lourds se voient assigner une valeur cible quelque peu supérieure, contrairement à ceux dont les voitures de tourisme ont un poids inférieur à la moyenne, pour qui la valeur cible est inférieure à 130 g/km. De cette manière, la charge visant à réaliser l'objectif de 130 g/km en moyenne est répartie sur tous les importateurs.

Quant aux importateurs qui importent moins de 50 voitures de tourisme nouvellement immatriculées par an (« petits importateurs », cf. chap. 3.3), on calcule la valeur cible pour chaque véhicule individuellement. Cette procédure s'applique également aux importations individuelles destinées à l'usage propre, ce qui interdit de compenser les véhicules à fortes émissions de CO<sub>2</sub> avec des véhicules à faibles émissions. Pour éliminer ce désavantage par rapport aux grands importateurs, l'ordonnance prévoit pour les importateurs la possibilité de se réunir en communautés de quotas d'émissions, afin d'atteindre la limite de 50 véhicules. Les grands importateurs disposent eux aussi de cette possibilité de se regrouper.

Les importateurs qui, avant le début de l'année de référence, s'annoncent auprès de l'OFEN comme communauté de quotas d'émissions, sont traités comme un importateur unique pour lequel une valeur cible moyenne est calculée. Afin de garantir une concurrence efficace au sein de la branche automobile et pour empêcher la formation de cartels (ententes sur les prix, les quantités et les zones), les membres d'une communauté de quotas d'émissions qui ne sont pas réunis dans un même groupe ne sont autorisés à échanger que les informations suivantes: la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques, la valeur cible pour les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques et le nombre total des voitures de tourisme immatriculées.

Dans l'UE, les constructeurs et les importateurs peuvent demander qu'on leur attribue des objectifs de petits constructeurs ou de constructeurs de niche. Sont réputés petits constructeurs les constructeurs qui mettent en circulation dans l'espace de l'UE un nombre maximal de 10 000 véhicules par an. Les constructeurs de niche sont les constructeurs qui produisent entre 10 000 et maximum 300 000 véhicules par an. Les petits constructeurs négocient individuellement une valeur cible avec l'UE. Quant aux constructeurs de niche, leur valeur cible se calcule en soustrayant 25 % de la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques enregistrées en 2007. Dans l'UE, 19 constructeurs ont demandé un objectif de petit constructeur ou de constructeur de niche (état en juillet 2011). Les valeurs cibles définitives seront disponibles au plus tard à la fin de 2011. En ce qui concerne les importateurs suisses de voitures de tourisme des marques de petits constructeurs ou de constructeurs de niche, les mêmes objectifs s'appliquent en principe qu'au sein de l'UE. La Suisse ne conduit pas de négociations propres avec les constructeurs. Mais les objectifs des petits constructeurs et des constructeurs de niche ne peuvent pas être compensés par d'autres valeurs cibles. C'est pourquoi les grands importateurs et les communautés de quotas d'émissions doivent indiquer à l'OFEN, avant le début de l'année de référence, qu'ils souhaitent décompter séparément certaines marques selon les objectifs des petits constructeurs ou des constructeurs de niche.

### **3.3 Variantes de décompte**

S'agissant des grands importateurs, l'OFEN tient pour chaque année de référence la liste de tous les véhicules nouvellement immatriculés. A la fin de l'année, l'OFEN calcule pour chaque grand importateur, respectivement pour chaque communauté de quotas d'émissions, la valeur cible déterminante et



la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques des voitures de tourisme nouvellement immatriculées. Le cas échéant, l'OFEN facture la sanction prévue au grand importateur. Cette sanction n'a aucune composante d'ordre pénal. D'un point de vue structurel, elle équivaut plutôt à une taxe d'incitation dont le but est d'améliorer au plus vite le parc de véhicules afin que les valeurs cibles soient atteintes<sup>2</sup>. Si le grand importateur n'est pas d'accord avec les calculs, il peut exiger une décision formelle de l'OFEN.

Aux fins de garantir le versement des sanctions, les grands importateurs sont tenus de constituer des garanties adéquates.

Les voitures de tourisme introduites par de petits importateurs font l'objet d'un décompte individuel avant même leur immatriculation au service cantonal des automobiles. A cet effet, l'importateur doit communiquer à l'OFROU les informations nécessaires relatives au véhicule. L'OFROU calcule la valeur cible et facture l'éventuelle sanction. Si le véhicule se situe en deçà de la valeur cible ou si la sanction est payée, l'OFROU délivre une attestation. Le service cantonal des automobiles ne peut procéder à l'immatriculation que sur présentation de cette attestation.

### 3.4 Base de données

Les émissions de CO<sub>2</sub> déterminantes des voitures de tourisme sont en principe reprises du registre des types de véhicules de l'OFROU (TARGA). Ces données présentent aujourd'hui un certain manque de netteté, puisque le même enregistrement (numéro de réception par type) peut comprendre plusieurs modèles avec une motorisation identique et une boîte à vitesse identique. Dans TARGA, on enregistre toujours en pareil cas la plus haute valeur de CO<sub>2</sub> de tous ces modèles. En principe, on peut demander une réception par type propre pour chacun de ces modèles. Les coûts sont modestes (100 francs si les données sont fournies par l'importateur avec l'attestation, 300 francs si les données doivent être traitées par l'OFROU). L'ordonnance prévoit la possibilité de prendre en compte en cours d'année de référence, sans procéder à une nouvelle réception par type, la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule soumis à la réception par type au cas où l'importateur est en mesure d'apporter les éléments de preuve voulus. Cette condition est remplie par le dépôt du certificat de conformité de la CE (COC<sup>3</sup>) et l'indication du numéro d'identification du véhicule (« Vehicle Identification Number », VIN), auquel s'applique la plus faible valeur d'émission de CO<sub>2</sub>. Cependant, ces adaptations ne valent que pour l'instrument décrit en l'occurrence et non, par exemple, pour l'étiquette-énergie des voitures de tourisme (qui repose également sur les données de TARGA).

S'agissant des voitures de tourisme exemptées de la réception par type en vertu de l'art. 4 de l'ordonnance concernant la réception par type des véhicules routiers (ORT)<sup>4</sup>, il est possible d'utiliser les données relatives aux émissions provenant du COC. En l'absence d'une réception par type et d'une réception générale de la CE, on peut apporter la preuve concernant la valeur des émissions de CO<sub>2</sub> par analogie aux documents reconnus pour l'immatriculation d'une voiture de tourisme (art. 30 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)<sup>5</sup>). Si de tels documents ne sont pas disponibles, on calcule les émissions déterminantes à l'aide d'une formule. Les formules de l'annexe 1 proviennent du règlement 183/2011 de l'UE; elles permettent de calculer les émissions de CO<sub>2</sub> selon le carburant et le type de boîte à vitesse, en fonction du poids à vide ou du poids à vide et de la puissance maximale du moteur d'une voiture de tourisme. En ce qui

<sup>2</sup> Dans le même ordre d'idée, un petit importateur doit, quant à lui, être incité à importer des voitures de tourisme dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont les plus basses possibles.

<sup>3</sup> Certificat de conformité selon l'art. 18 de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 (2007/46/CE) établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (FO L 263/1 du 9.10.2007).

<sup>4</sup> RS 741.511.

<sup>5</sup> RS 741.41.



concerne les voitures de tourisme pour lesquelles on ne dispose pas de données relatives aux émissions et auxquelles la formule prévue par l'UE ne s'applique pas (p. ex. véhicule à gaz, véhicule hybride diesel), on retient une valeur standard de 300 g de CO<sub>2</sub>/km.

En ce qui concerne les valeurs d'émission, il est possible de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques pour les innovations écologiques et pour les voitures de tourisme propulsées au gaz naturel. Les innovations écologiques sont des améliorations apportées au véhicule qui réduisent les émissions de CO<sub>2</sub> en état de marche, mais dont l'effet n'apparaît pas dans les valeurs de CO<sub>2</sub> attestées sur la base du contrôle en raison des conditions spéciales de test (les groupes auxiliaires pour l'éclairage ou la climatisation sont p. ex. déconnectés). Mentionnons à titre d'exemple d'innovations écologiques les toits de voiture munis de cellules solaires, la récupération de la chaleur des gaz d'échappement ou l'éclairage plus efficace. A l'instar des dispositions de l'UE, l'ordonnance prévoit d'accorder une déduction correspondante pour les innovations écologiques agréées par l'UE. La condition en est qu'une réception par type propre soit demandée pour une innovation écologique. La preuve de l'innovation écologique doit être fournie sur la base du COC.

Quant aux voitures de tourisme propulsées au gaz naturel, on peut réduire les émissions de CO<sub>2</sub> déterminantes d'un pourcentage imputable en fonction de la part de carburant biogène. L'économie gazière s'engage actuellement à injecter au minimum 10 % de biogaz dans le réseau des stations à gaz de la Suisse.

### **3.5 Dispositions transitoires**

Par analogie à ce qui prévaut dans l'UE, les voitures de tourisme dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures à 50 g CO<sub>2</sub>/km sont surpondérées dans le calcul de la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> d'un grand importateur pour les années 2012 à 2015. Le facteur de pondération diminue pendant cette période. Cette disposition vise à encourager les technologies de propulsion alternatives comme les véhicules hybrides rechargeables et les voitures de tourisme à batterie.

### **3.6 Modèle d'exécution**

Comme indiqué, l'exécution diffère selon qu'il s'agit d'un grand importateur (50 voitures de tourisme ou plus nouvellement immatriculées par an) ou d'un petit importateur (moins de 50 voitures de tourisme nouvellement immatriculées par an). La figure 1 illustre l'exécution pour les grands importateurs et la figure 2 la représente pour les petits importateurs.

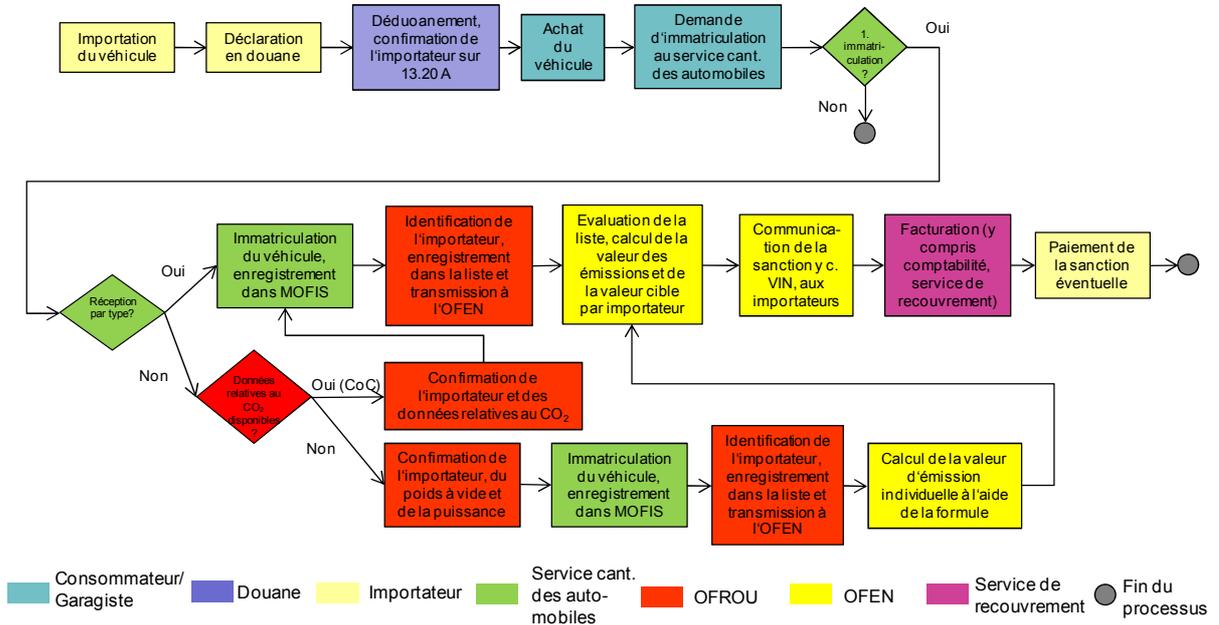


Figure 1 :Présentation graphique globale de l'exécution pour les grands importateurs.

Les grands importateurs doivent être connus de l'administration fédérale au préalable. Ils sont spécialement désignés au moyen du code propriétaire du numéro de réception par type. S'agissant des véhicules soumis à une réception par type, le processus d'immatriculation se déroule comme à l'accoutumée. En l'absence d'une réception par type, l'importateur doit fournir les documents au préalable à l'OFROU, qui enregistre la valeur de CO<sub>2</sub> pour le véhicule visé dans une liste et qui confirme le code d'importateur sur le formulaire 13.20A. La valeur de CO<sub>2</sub> provient soit du COC, soit de l'un des documents reconnus par l'OETV; si on ne dispose d'aucun document valable, on calcule cette valeur à partir du poids à vide et de la puissance. A la fin de l'année, les données MOFIS de chaque grand importateur sont classées et évaluées. En cas de dépassement de la valeur cible, le montant de la sanction correspondante est facturé au grand importateur.

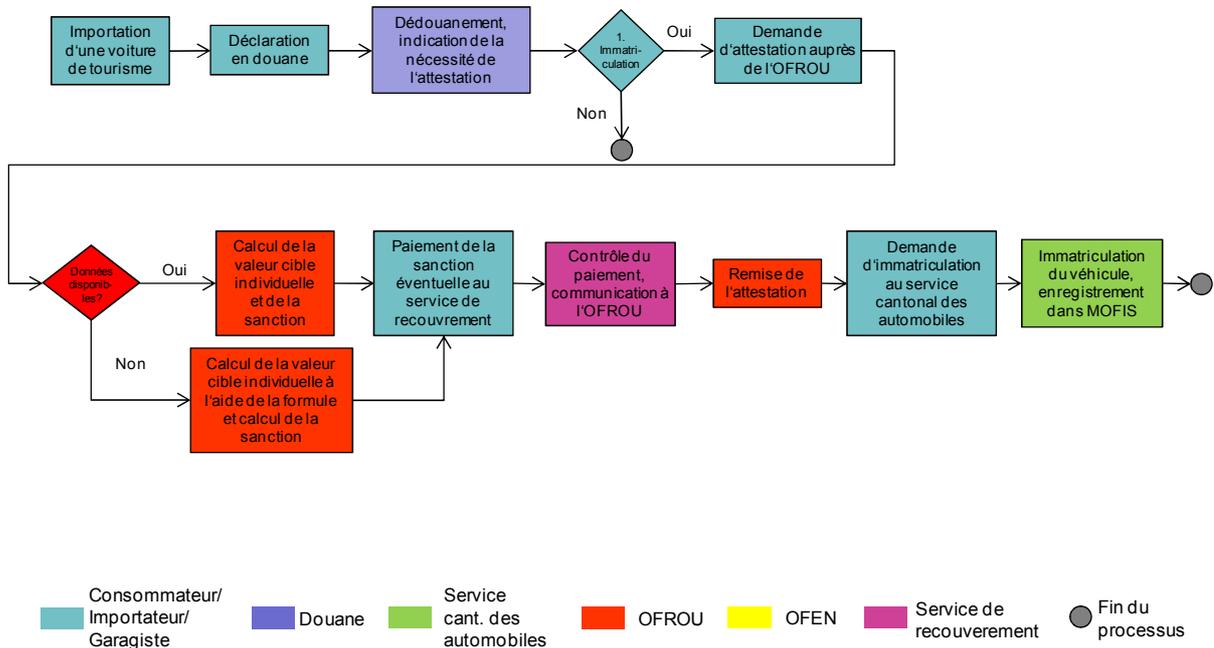


Figure 2 :Présentation graphique globale de l'exécution pour les petits importateurs et les importateurs privés.

Pour les voitures de tourisme importées par de petits importateurs ou par des particuliers pour un usage privé, il faut demander une attestation auprès de l'OFROU avant l'immatriculation. A cet effet, l'importateur doit transmettre à l'OFROU, par la voie postale, le formulaire 13.20A et les informations nécessaires relatives au véhicule. L'OFROU calcule la valeur cible. Si les émissions de CO<sub>2</sub> effectives sont supérieures à cette valeur cible, la sanction est calculée et transmise au service de recouvrement. A la réception du montant dû, l'OFROU consigne sur le formulaire 13.20A que le paiement a été effectué et que le véhicule peut être immatriculé. Si la valeur des émissions du véhicule est inférieure à la valeur cible, l'attestation est directement établie. Le service cantonal des automobiles contrôle, lors de l'immatriculation, que l'attestation prévue pour les petits importateurs figure bien sur le formulaire 13.20A.

### 3.7 Délais

La figure ci-après illustre les délais applicables durant l'année de référence, tels que l'ordonnance les prévoit:

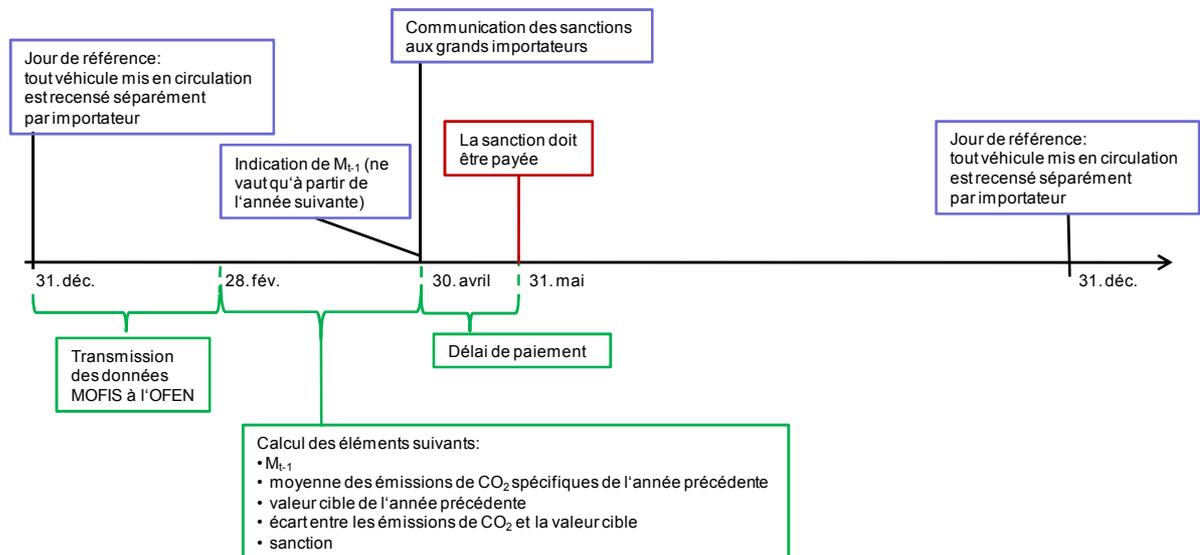


Figure 3 : Représentation graphique des délais applicables lors de l'exécution pour les grands importateurs.

Les données des voitures de tourisme nouvellement immatriculées sont saisies par importateur à partir de MOFIS au jour de référence du 31 décembre. L'OFROU contrôle et épure les données, qu'il transmet jusqu'à la fin de février à l'OFEN. L'OFEN calcule le poids à vide moyen des voitures de tourisme nouvellement immatriculées l'année précédente ( $M_{t-1}$ ) et il publie cette valeur jusqu'à la fin d'avril. Le  $M_{t-1}$  n'est utilisé que pour l'année suivante comme poids moyen déterminant. Durant l'année de référence, il correspond donc à  $M_{t-2}$ . Mais on le publie dès ce stade pour favoriser la sécurité des investissements des importateurs. Puis, l'OFEN calcule la moyenne des émissions de  $CO_2$  spécifiques des voitures de tourisme nouvellement immatriculées au nom de chaque grand importateur et de chaque communauté de quotas d'émissions; il calcule en outre leur valeur cible respective et le montant de l'éventuelle sanction à laquelle ils s'exposent. L'OFEN communique ces valeurs aux importateurs. Le cas échéant, ceux-ci doivent s'acquitter de leur sanction dans les 30 jours.

#### 4 Explications spécifiques aux articles de l'ordonnance

##### Art. 1

L'ordonnance met en œuvre l'art. 11d ss de la loi sur le  $CO_2$ , qui a pour objectif de réduire les émissions de  $CO_2$ . Elle est fortement axée sur le règlement (CE) n° 443/2009 (JO L 140 du 5 juin 2009) établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de  $CO_2$  des véhicules légers.

##### Art. 2

L'ordonnance vise les voitures de tourisme. Celles-ci sont définies à l'art. 11, al. 2, de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV<sup>6</sup>). Certaines voitures de tourisme doivent être exceptées, comme dans l'UE (annexe II de la directive 2007/46/CE). Il s'agit en particulier des véhicules blindés et des véhicules dont la transformation entraîne un changement de type de véhicule. Pensons par exemple aux voitures de tourisme dont la surface de chargement

<sup>6</sup> RS 741.41.



est intégralement transformée en entrepôt de pièces de rechange pour les artisans ou aux minibus principalement utilisés pour transporter du matériel dans le domaine de la construction. Selon l'art. 11, al. 2, OETV, l'attribution aux différentes catégories dépend des caractéristiques prédominantes.

Si une voiture de tourisme est importée et transformée en Suisse en camping-car ou en l'un des véhicules utilitaires décrits ci-dessus, cette voiture n'est pas soumise à l'ordonnance. Cette remarque vaut par exemple si le véhicule est provisoirement immatriculé avant sa transformation pour être conduit jusqu'à l'entreprise où on doit l'équiper. Selon la pratique des cantons, une telle immatriculation provisoire peut durer de trois à six mois. Ensuite, le véhicule doit être présenté au service des automobiles. Il apparaît alors si le véhicule transformé échappe véritablement à l'ordonnance ou s'il faut l'immatriculer comme une voiture de tourisme ordinaire de la catégorie M1. Dans ce dernier cas, des sanctions correspondantes sont possibles. On renonce délibérément à fixer un délai de transformation. L'état au moment de l'immatriculation définitive est déterminant.

#### Art. 3

Seules sont soumises à l'ordonnance les voitures de tourisme immatriculées pour la première fois en Suisse. Il est décisif que cette règle ne soit pas déjouée par de brèves pseudo-immatriculations à l'étranger. C'est pourquoi les immatriculations étrangères ne sont reconnues que si elles précèdent de trois mois au moins (variante: un an) la déclaration en douane suisse. Le droit de l'UE prévoit une disposition analogue. Il n'est pas exigé que les voitures visées restent immatriculées pendant une *durée* de trois mois : ce n'est guère contrôlable en pratique. Il suffit de fournir la preuve que la première immatriculation à l'étranger est survenue plus de trois mois auparavant.

Dans l'enclave douanière étrangère de Büsingen, les voitures de tourisme portant des plaques d'immatriculation allemande ne sont pas soumises à l'ordonnance. Dans l'enclave douanière étrangère de Samnaun/Sampoer, les voitures de tourisme portant une plaque d'immatriculation « GR » sont soumises à l'ordonnance. Le territoire auquel s'applique l'ordonnance est donc décrit de manière semblable à celui visé par l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles (Oimpauto)<sup>7</sup>.

Le bureau des automobiles contrôle, au moment de l'immatriculation, si un grand importateur assume la responsabilité de l'importation. L'importateur apparaît sur le formulaire 13.20 A. S'il s'agit d'un petit importateur, une éventuelle sanction doit être payée avant que l'immatriculation ne soit effectuée. Il en va de même pour les constructeurs de voitures de tourisme en Suisse. Comme on ne construit guère de voitures de tourisme en Suisse, il s'agit toujours de petits constructeurs. Si, contre toute attente, une production importante de voitures de tourisme devait être lancée en Suisse ces prochaines années, l'ordonnance devrait être adaptée. Les constructeurs concernés auraient alors le statut de « grand importateur » et recevraient à ce titre un objectif de flotte.

#### Art. 4

Est soumis à l'ordonnance quiconque importe ou construit des voitures de tourisme immatriculées pour la première fois en Suisse. Toutes les voitures de tourisme d'un importateur sont en principe considérées ensemble.

Ainsi, l'importateur de voitures de tourisme immatriculées par la suite pour la première fois est concerné. Le simple fait d'importer ne suffit pas à impliquer la soumission à l'ordonnance et l'exposition à une éventuelle sanction: l'immatriculation est déterminante. Normalement, l'immatriculation est demandée par l'acheteur ou par le vendeur du véhicule. Mais l'éventuelle sanction est infligée à l'importateur, qui peut se retourner contre l'acheteur selon la situation de marché.

#### Art. 5, 6 et 7

Quiconque importe au moins 50 voitures de tourisme par an qui sont ensuite immatriculées en Suisse pour la première fois est réputé grand importateur. Cette limite est prescrite par la loi (art. 11g, al. 2,

---

<sup>7</sup> RS 641.511.



de la loi sur le CO<sub>2</sub>). On la calcule sur la base du nombre de voitures de tourisme immatriculées durant l'année de référence déterminante. Ainsi, il n'est pas nécessaire que l'importation survienne la même année que l'immatriculation.

Quiconque atteint la limite durant l'année précédente l'immatriculation est réputé grand importateur, même s'il importe moins de 50 voitures de tourisme durant l'année de référence. Les avantages que vaut le statut de grand importateur ne sont donc pas corrigés rétroactivement.

Mais la correction est apportée l'année suivante: l'importateur doit alors demander d'être traité provisoirement comme grand importateur. La demande est exaucée si l'objectif de 50 véhicules peut être envisagé. La même règle s'applique aux nouveaux participants au marché. L'OFEN est habilité à rejeter les requêtes manifestement abusives. Les mêmes principes s'appliquent aux communautés de quotas d'émissions (art. 8).

Aucun délai absolu n'est prévu pour demander à être provisoirement traité en qualité de grand importateur. Mais la demande doit être déposée avant la première immatriculation, afin que la voiture de tourisme puisse être immatriculée dans le cadre de la réglementation visant les grands importateurs. Toutefois, pour l'importateur qui ne commence son activité qu'en mai, une demande est alors encore possible.

Si un grand importateur enregistré provisoirement comme tel ou une communauté de quotas d'émissions enregistrée provisoirement comme grand importateur atteint le nombre requis de 50 véhicules immatriculés, le traitement qui leur est réservé est celui d'un grand importateur: ils ont un objectif de flotte et peuvent ainsi compenser les voitures de tourisme à fortes émissions de CO<sub>2</sub> par des voitures de tourisme à faibles émissions de CO<sub>2</sub>. Si un tel importateur ou une telle communauté n'atteint pas le nombre de 50 voitures de tourisme, un décompte individuel est effectué a posteriori pour tous les véhicules introduits et immatriculés.

Toute personne qui n'atteint pas le nombre nécessaire de 50 voitures de tourisme importées et immatriculées est réputée petit importateur. Cette personne doit décompter chaque véhicule individuellement: une comptabilisation groupée de voitures de tourisme à fortes et à faibles émissions de CO<sub>2</sub> n'a pas lieu. L'importateur doit aussi s'acquitter de la sanction avant que la voiture ne soit immatriculée.

#### Art. 8

Les petits importateurs, qui n'atteignent pas à eux seuls le nombre requis de 50 voitures de tourisme importées et immatriculées, ont intérêt à s'associer avec d'autres petits importateurs.

Ce point ne vaut pas seulement pour les petits importateurs: un grand importateur qui n'atteint pas les valeurs cibles, peut également avoir intérêt à s'allier avec un autre grand importateur dont les émissions sont inférieures à sa valeur cible. Pour des raisons d'économie de marché, il y a lieu de tabler en pareils cas sur des paiements compensatoires récompensant celui qui a consenti d'importants efforts pour réaliser l'objectif CO<sub>2</sub>.

Mais la situation devient problématique, lorsque des concurrents échangent des données qui leur permettent des ententes de nature cartellaire. C'est pourquoi l'art. 8, al. 4, du projet prévoit que seules des données tout à fait spécifiques peuvent être échangées. Cette disposition qui relève du droit de la concurrence se trouve littéralement à l'art. 7 du règlement (CE) n° 443/2009.

#### Art. 9 à 14

Cette partie essentielle de l'ordonnance a déjà été expliquée au chiffre 3.2. L'UE connaît des valeurs cibles spéciales pour les petits constructeurs et les constructeurs de niche (art. 13, al. 2). Pour de tels acteurs, les objectifs assignés sont généralement un peu plus favorables que ne le serait le calcul basé sur la formule. A l'art. 13, al. 3, le projet d'ordonnance prévoit que les petits constructeurs et les constructeurs de niche ne peuvent pas compenser une valeur cible en recourant à une autre. De ce fait, l'importateur a intérêt à décompter ces véhicules séparément des autres véhicules qu'il importe. L'art. 13, al. 4, le lui permet et lui fixe un délai pour l'annoncer aux autorités.



Les émissions des CO<sub>2</sub> d'une voiture de tourisme dépendent de la réception par type, qui est elle-même fondamentalement exigible pour toutes les voitures de tourisme de grands importateurs. Sinon, tout véhicule immatriculé devrait faire l'objet d'un contrôle individuel.

Si certains grands importateurs sollicitent une réception par type distincte pour chaque variante de véhicule, la plupart des grands importateurs importent différentes variantes sous la même réception par type. Il n'est également pas rare que les modifications et amendements survenant en cours d'année (p. ex. en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>) n'entraînent pas de renouvellement simultané de la réception par type. L'art. 12 du projet permet aux importateurs de fournir la preuve que les émissions de CO<sub>2</sub> ont été améliorées à partir d'un certain numéro d'identification du véhicule (VIN, « Vehicle Identification Number »).

Cette preuve est normalement apportée par le COC (« certificate of conformity ») désigné par « certificat de conformité » dans la version française de la directive CE 2007/46/CE. Les voitures de tourisme issues de la production européenne doivent disposer d'un tel certificat. L'importateur privé d'une voiture de tourisme provenant de l'UE reçoit également à l'achat un tel COC, qui lui permet de faire immatriculer son véhicule en Suisse sans problème.

Cette opération est plus difficile s'agissant de voitures de tourisme qui n'ont pas été produites pour le marché européen et qui ne disposent pas d'un COC. C'est pourquoi l'ordonnance permet certains autres documents. Mais si ceux-ci font aussi défaut, il ne reste plus pour le petit importateur (éventuellement aussi pour les petites communautés de quotas d'émissions) qu'à déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> selon d'autres critères. Dans le règlement (UE) n° 183/2011, qui complète la directive 2007/46/CE (JO L 53, p 29 du 26.02.2011), l'UE a récemment fixé des formules qui permettent de déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> par approximation à l'aide du poids à vide et de la puissance du moteur. Ces formules se trouvent à l'annexe 1. Si, exceptionnellement, il n'est pas possible de déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> même à l'aide des formules de l'annexe 1, la valeur déterminante à appliquer par défaut est de 300 g de CO<sub>2</sub>/km.

Une réglementation particulière est prévue pour les voitures de tourisme propulsées au gaz naturel. Comme le gaz naturel actuellement fourni aux stations-service suisses contient une certaine proportion de biogaz, les émissions de CO<sub>2</sub> correspondantes doivent être fixées à un niveau inférieur que celui déterminé par un calcul basé sur le gaz naturel. Conformément à l'actuel engagement délibéré de l'économie gazière, il est possible d'accorder une réduction de 10 % sur les émissions de CO<sub>2</sub> d'une voiture de tourisme.

Une réduction est également prévue pour les innovations écologiques (« éco-innovations »). L'UE entend examiner de telles innovations pour les reconnaître comme contribution à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en cas de résultat positif. La Suisse adoptera ces reconnaissances par analogie. L'importateur qui a l'intention d'introduire des véhicules dotés d'une innovation écologique doit présenter à l'OFEN la reconnaissance de la Commission de l'UE et demander à l'OFROU, avant l'immatriculation, une réception par type propre pour tous les véhicules concernés et pour chaque éco-innovation. Sans cette précaution, un contrôle ne serait pas possible.

#### Art. 15 à 22

La majeure partie des voitures de tourisme sont importées par de grands importateurs. Les art. 15 à 22 sont donc surtout destinés à ceux-ci. Lors de l'importation, le grand importateur est tenu de remplir le formulaire 13.20A pour chaque véhicule et de confirmer par un timbre ou de toute autre manière appropriée que la voiture de tourisme visée est introduite en son nom. L'OFROU réglera la forme exacte et les détails par des instructions à l'attention des cantons. Le petit importateur reçoit lui aussi un tel formulaire. Il lui est toutefois loisible de l'estampiller ou non, mais il est tenu de s'acquitter de la sanction éventuellement due avant que le véhicule ne puisse être immatriculé.

Pour le grand importateur, la sanction n'est calculée par l'OFEN qu'à la fin de l'année. Cette procédure ne s'applique pas qu'aux grands importateurs, mais aux grands importateurs et aux communautés de quotas d'émissions à titre provisoire, même s'ils n'atteignent pas le nombre nécessaire de véhicu-



les importés et immatriculés. On n'établit alors qu'à la fin de l'année qu'ils doivent être traités comme de petits importateurs et que leur décompte ne survient qu'en fin d'année. Pour le groupe des petits importateurs, le décompte est effectué individuellement par voiture de tourisme immatriculée.

Le décompte est établi sur la base des données de l'OFROU. Il est prévu de confier le recouvrement de la sanction à un service spécialisé. Cependant, dès que des décisions des pouvoirs publics sont requises, l'OFEN est responsable. Au cas où le décompte est contesté et que le service chargé du décompte ne peut pas s'entendre avec le débiteur, l'Office arrête le montant. Toutes les voies de recours prévues par la loi sur la procédure administrative (PA<sup>8</sup>) et le cas échéant par la loi sur le Tribunal fédéral (LTF<sup>9</sup>) sont ouvertes. Si un petit importateur conteste la facture, la procédure se déroule de manière analogue. Mais il ne pourra pas faire immatriculer sa voiture de tourisme jusqu'à ce que l'affaire soit clarifiée. En cas de différences minimes, il est justifié d'autoriser l'immatriculation à titre provisionnel.

Si l'importateur ne conteste pas la facture, mais qu'il omet simplement de la régler, il reçoit un rappel, puis une sommation de payer. S'il forme opposition, l'OFEN rend une décision formelle qui lève simultanément l'opposition en constituant la mainlevée. Cette procédure prévue à l'art. 80 LP<sup>10</sup> s'applique aussi dans d'autres domaines du droit (redevances de radio et de télévision, caisses-maladie, etc.).

#### Art. 23 et 24

Ces deux dispositions visent à contenir autant que possible les pertes de la Confédération et à empêcher les abus. Il faut notamment veiller à minimiser le nombre de grands importateurs à titre provisoire en incapacité de paiement à la fin de l'année, lorsqu'il s'agit de verser la redevance. C'est pourquoi les grands importateurs à titre provisoire doivent procéder à leur décompte tous les trois mois sur la base des voitures de tourisme effectivement immatriculées. Il peut en résulter que les montants payés soient remboursés totalement ou partiellement en fin d'année à certains importateurs.

Si un grand importateur est en retard de paiement et que son risque de défaillance s'accroît, l'OFEN peut même exiger qu'il procède à partir d'une date donnée aux décomptes comme les petits importateurs, c'est-à-dire qu'il établisse un décompte pour chaque voiture de tourisme immatriculée. Cette mesure n'en fait pas un petit importateur et sa valeur cible déterminante n'est pas modifiée: elle continue d'être calculée sur la base du poids à vide moyen de la flotte de voitures de tourisme immatriculées et les émissions de CO<sub>2</sub> sont toujours mesurées sur la base de la moyenne des voitures de tourisme immatriculées.

#### Art. 25 et 26

Le produit de la sanction doit être redistribué à la population, déduction faite du coût de sa perception. On dispose d'expériences correspondantes avec la taxe COV, dont la redistribution permet d'alléger quelque peu chaque année les factures de primes des caisses maladie.

#### Art. 27

En vertu de l'art. 11 de la loi, le Conseil fédéral est tenu de rendre compte à l'Assemblée fédérale dès 2016. Il délègue cette tâche au département compétent.

#### Art. 28

Les voitures de tourisme dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont particulièrement basses seront traitées spécialement durant une période transitoire. Le grand importateur qui introduit de tels véhicules peut multiplier leur pondération dans le calcul de la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> de sa flotte de voitures de tourisme. Cette disposition lui permet d'atteindre plus facilement l'objectif.

---

<sup>8</sup> RS 172.021.

<sup>9</sup> RS 173.110.

<sup>10</sup> RS 281.1.



## Art. 29 et 30

Contrairement aux plans initiaux, l'ordonnance ne pourra pas être mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Pour que son entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2012 soit possible, il faut d'une part corriger les calculs annuels et, d'autre part, adapter et les dispositions prévoyant des délais préalables à la communication d'informations.

## **5 Effets**

Les effets de la révision partielle de la loi sur le CO<sub>2</sub> sont décrits en détail dans le message relatif à l'initiative populaire « pour des véhicules plus respectueux des personnes »<sup>11</sup>. Nous n'abordons par conséquent ci-après que les points essentiels et les effets concrets de l'exécution.

### **5.1 Effets sur la Confédération**

#### **Effets financiers**

Les effets financiers pour la Confédération découlent de l'exécution, d'une part, et de la réduction des recettes de l'impôt sur les huiles minérales et de la taxe à la valeur ajoutée, d'autre part. Cette réduction est présentée de manière complète dans le message. Les dépenses financières uniques sont dues à une adaptation technique du registre MOFIS (200 000 francs) et à des charges initiales de communication, de formation, de présentation, etc. (200 000 francs). Hormis les coûts de personnel énumérés ci-après, il n'y a pas lieu d'attendre des charges périodiques.

Selon les estimations des experts, les sanctions diminueront continuellement au cours des prochaines années en raison du progrès technique engendré par cette mesure (cf. section 5.3). Si un excédent devait résulter des sanctions après déduction de la charge administrative, il sera distribué à la population sur le modèle de la taxe COV<sup>12</sup>. Dans un proche avenir, les frais administratifs seront couverts par les sanctions.

#### **Effets en termes de personnel**

L'administration fédérale devra assumer de nouvelles tâches. La coordination globale de l'exécution et de la communication incombe à l'OFEN. L'OFROU est responsable des données nécessaires, de leur relevé et de l'assurance de leur qualité.

Les nouvelles tâches incombant à l'OFEN comprennent:

- tenue des listes pour les grands importateurs;
- calcul de la valeur cible pour les grands importateurs et des éventuelles sanctions;
- édicition d'éventuelles décisions et accompagnement de procédures de recours et de procédures pénales;
- communication envers les médias, la classe politique et la population;
- coordination avec l'UE;
- comptes-rendus à l'attention du Parlement et du public.

Les tâches nouvelles ou élargies incombant à l'OFROU comprennent:

- établissement d'attestations pour les petits importateurs;
- traitement des grands importateurs sans réception par type et intégration des innovations écologiques;
- production de réceptions par type supplémentaires;

---

<sup>11</sup> FF 2010 885.

<sup>12</sup> Cf. art. 23 de l'ordonnance du 12 novembre 1997 sur la taxe d'incitation sur les composés organiques volatils (OCOV; RS 814.018).



- adaptations en cas d'innovations écologiques ou de modifications de la valeur de CO<sub>2</sub> sur les réceptions par type existantes;
- contrôles de qualité supplémentaires des données;
- production d'extraits de données (trimestriellement et à la fin de l'année de référence).

Il est prévu d'externaliser le recouvrement des éventuelles sanctions infligées aux grands importateurs et aux petits importateurs en confiant ces tâches à un service spécialisé au sein de l'administration fédérale.

Les coûts de personnel supplémentaires (y compris les charges du service de recouvrement) sont estimés à 1,5 million de francs par an<sup>13</sup>. Ils se répartissent entre huit postes supplémentaires.

## 5.2 Effets sur les cantons

Les services cantonaux des automobiles devront faire face à une charge initiale supplémentaire pour garantir l'exécution. Il faut pourvoir à la formation du personnel des guichets d'immatriculation pour les points suivants:

- identification de l'importateur à l'aide du code propriétaire de la réception par type; cette étape est particulièrement importante si plusieurs importateurs sont désignés par numéro de réception par type;
- pour les petits importateurs, contrôle que l'OFROU a décerné son attestation;
- refus de l'immatriculation si les documents requis sont incomplets.

A ces éléments de coûts peuvent s'ajouter d'éventuels tests de plausibilité supplémentaires dans les systèmes informatiques des cantons. On admet que ces étapes de procédure supplémentaires pourront être exécutées par les cantons sans personnel supplémentaire et sans grands reports de délai lors de l'immatriculation.

## 5.3 Effets sur l'économie

Les effets macroéconomiques sont présentés complètement dans le message relatif à l'initiative « anti 4x4 ». Nous nous concentrons donc sur le marché automobile.

### Effets sur le marché automobile

La fixation d'une valeur cible d'émissions pour les voitures de tourisme aura pour conséquence de modifier la composition de la flotte de voitures de tourisme en Suisse. Grâce au système incitatif, la part des voitures de tourisme énergétiquement efficaces et à faibles émissions augmentera, tandis que celle des voitures de tourisme à fortes émissions diminuera. Mais la valeur cible fixée aux émissions ne modifiera pas le nombre de voitures de tourisme vendues en Suisse. Le chiffre d'affaires réalisé globalement par la vente de voitures de tourisme ne changera également guère, puisque les technologies efficaces ont leur prix. Il est cependant possible que la valeur cible d'émissions influence les rapports de prix entre les voitures de tourisme puissantes et de grande taille et les voitures de tourisme efficaces et légères et qu'elle ait un impact sur les marges bénéficiaires respectives. Aucun changement n'est attendu au niveau de l'activité des garages ni dans l'industrie automobile de sous-traitance, importante en Suisse, qui est exclusivement orientée vers l'exportation.

### Effets sur les importateurs

La mise en œuvre de la loi sur le CO<sub>2</sub> entraînera un renchérissement des voitures de tourisme pour les importateurs si la moyenne des émissions de la flotte est supérieure à l'objectif assigné. La nécessité d'établir des prévisions quant aux sanctions probables induira des coûts minimes. Les redevances à titre de sanction ne seront dues que si les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme

<sup>13</sup> Coûts salariaux et coûts des places de travail selon AFF/DFC et OFPER, 2011.



nouvellement immatriculées d'un importateur ou d'une communauté de quotas d'émissions sont supérieures à la valeur cible fixée. Les importations directes privées et professionnelles ne seront pas empêchées par le modèle de sanction. Les petits importateurs pourraient pâtir de légers inconvénients s'ils importent des véhicules à fortes émissions de CO<sub>2</sub>, car ils ne pourront pas les compenser avec des véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub>. On palliera à ce désavantage par les mesures suivantes: premièrement, les petits importateurs ont la possibilité de se regrouper de manière à ce que l'objectif qui leur est assigné se rapporte à la moyenne de la flotte constituée par leur communauté de quotas d'émissions; deuxièmement, on fixera la valeur cible pour le véhicule spécifique en fonction de son poids; troisièmement, durant la période transitoire de 2012 à 2014, on réduira le montant de la sanction de manière forfaitaire (réduction de 35 % en 2012, de 25 % en 2013 et de 20 % en 2014).

Une étude de l'EPF de Zurich et de la société Ernst Basler + Partner<sup>14</sup> a permis d'estimer le montant des sanctions prévues. En supposant qu'aucune communauté de quotas d'émissions ne soit formée, le montant de la sanction à payer se situe globalement entre 70 et 120 millions de francs durant la période de 2012 à 2015. Si les importateurs se regroupent en communautés de quotas d'émissions, la sanction sera inférieure.

S'agissant des grands importateurs, on note un coût lié à l'établissement de réceptions par type supplémentaires visant à saisir les modèles de véhicule dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont inférieures. Certains importateurs sollicitent d'ores et déjà un numéro de réception par type propre pour chaque variante de modèle. Pour les importateurs dont les variantes de modèle entrent aujourd'hui dans un nombre restreint de réceptions par type, le coût sera comparativement plus important. Un émolument de 100 francs est exigé actuellement pour l'établissement d'une réception par type au moyen d'une attestation propre délivrée par l'OFROU.

### **Effets sur les consommateurs**

On ne saurait guère estimer à l'avance quelle sera l'influence des importateurs sur leur réseau de distribution et sur les modèles qu'ils offrent. On peut s'attendre à ce que les marchands ou les importateurs compensent entre elles les sanctions et les réductions potentielles de certains modèles de véhicules. Reste qu'en raison de systèmes de bonus-malus internes, il faut également s'attendre à ce que les voitures de tourisme à fortes émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> deviennent plus coûteuses, tandis que le prix des voitures de tourisme à faibles émissions baissera.

Grâce aux voitures de tourisme énergétiquement efficaces, les consommateurs profiteront d'économies sur la consommation de carburant. En moyenne, les économies annuelles seront de quelque 770 millions de francs entre 2012 et 2020<sup>15</sup>.

## **6 Rapport avec le droit international**

Le message relatif à l'initiative populaire « Pour des véhicules plus respectueux des personnes », traite complètement le rapport entre la modification de la législation suisse et le droit international.

C'est pourquoi les contenus de l'ordonnance occupent ci-après une place prioritaire dans le contexte de l'activité législative européenne. Une notification auprès de l'OMC et de l'UE (EFTA notification) est nécessaire pour la présente ordonnance. Aucune opposition n'est attendue, puisque les dispositions de l'UE ont été largement reprises.

<sup>14</sup> Office fédéral de l'énergie (2010): Übernahme des EU-Ziels 130 g CO<sub>2</sub>/km in der Schweiz: Konkretisierung des bundesrätlichen Vorschlags, Kurzbericht.

<sup>15</sup> Hypothèses de calcul: économies moyennes de carburant de 432 millions de litres de 2012 à 2020; part moyenne de diesel de 31,5 %; prix moyens des carburants durant le premier semestre 2011: 1,74 franc par litre d'essence et 1,86 franc par litre de diesel.



L'UE a arrêté les dispositions visant la fixation des normes relatives aux émissions pour les voitures particulières neuves dans son règlement 443/2009/CE, publié le 23 avril 2009. Les dispositions de la loi suisse sur le CO<sub>2</sub> et celles de la présente ordonnance correspondent largement à celles de l'UE. Des écarts par rapport à la réglementation de l'UE ne sont prévus que si les spécificités du marché suisse ne permettent pas d'alternative. C'est ainsi que l'on a largement repris de l'UE le domaine de validité, les objectifs prescrits, les exceptions pour les petits constructeurs et les constructeurs de niche, la pondération multiple temporaire des voitures de tourisme à émissions particulièrement faibles, les conditions de constitution de communautés de quotas d'émissions, le montant de la redevance et les conditions de prise en compte des innovations écologiques. Les principaux écarts sont énumérés ci-après.

- Dans l'UE, le constructeur est responsable du respect de l'objectif assigné, respectivement du paiement de la sanction. L'importation de voitures de tourisme de marques qui n'ont pas de représentation officielle dans l'UE n'est donc pas soumise au modèle de sanction. Comme la Suisse ne construit pas de voitures de tourisme, les dispositions visent les importateurs. Si la valeur cible n'est pas atteinte, l'importateur est tenu de payer une redevance à titre de sanction.
- Comparativement à l'UE, les importations parallèles et les importations directes sont importantes en Suisse: 1,5 % (4374 voitures de tourisme), respectivement 3,1 % (9232 voitures de tourisme) de la flotte des véhicules nouvellement immatriculés en 2010. Ces véhicules ne devant pas bénéficier d'une échappatoire, ils sont également couverts par le modèle de sanction. Pour limiter le coût d'exécution, on a dû distinguer les grands importateurs des petits importateurs en raison du grand nombre d'importateurs directs. S'agissant des grands importateurs, l'OFEN tient une liste et établit un décompte des véhicules à la fin de chaque année de référence. Les petits importateurs doivent s'acquitter d'une éventuelle sanction pour chaque véhicule avant même son immatriculation.
- L'UE prévoit une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques imputables des voitures de tourisme propulsées par un mélange d'essence et de bioéthanol (avec un taux de bioéthanol de 85 %, E85). Mais cette réduction ne s'applique que si au moins 30 % des stations-service de l'état membre où le véhicule est immatriculé distribuent ce carburant alternatif. Comme la Suisse ne compte qu'environ 50 stations-service E85 et que la proportion de 30 % ne sera guère atteinte à l'avenir, on a renoncé à la transposition de cette disposition. L'E85 est actuellement encouragé en Suisse par l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales si des critères écologiques et sociaux déterminés sont respectés.
- Pour l'exécution, l'UE s'appuie sur les données relatives au CO<sub>2</sub> indiquées dans l'attestation de conformité de la CE (COC). Les systèmes suisses de données sur les véhicules (TARGA et MOFIS) ne sont actuellement pas conçus en fonction des données COC et ne pourront pas être adaptés avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance au début de 2012. C'est pourquoi on utilisera comme données relatives aux émissions déterminantes les valeurs de CO<sub>2</sub> enregistrées dans la réception par type de la Suisse. Il est cependant prévu d'adapter ces systèmes d'information à moyen terme. On pourra utiliser les données COC pour les voitures de tourisme exemptées de la réception par type et aux fins de preuve en cas de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> durant l'année.
- Dans l'UE, le poids à vide moyen est le poids moyen des voitures de tourisme ((voitures particulières)) nouvellement immatriculées pendant trois ans sur l'ensemble du territoire de l'UE. Il est adapté tous les trois ans. En Suisse, on part du principe que le poids moyen de la flotte des voitures neuves diminuera. Dans de telles conditions, la valeur cible moyenne sera nettement inférieure à 130 g/km en 2015 si l'on adapte le poids moyen seulement tous les trois ans. En adaptant régulièrement le poids moyen, on épouse mieux l'évolution du poids des véhicules. Les importateurs disposent d'une meilleure sécurité d'investissement si le poids à vide moyen déterminant corres-



pond à celui des voitures de tourisme nouvellement immatriculées durant les deux années précédant l'année de référence ( $M_{t-2}$ ).