



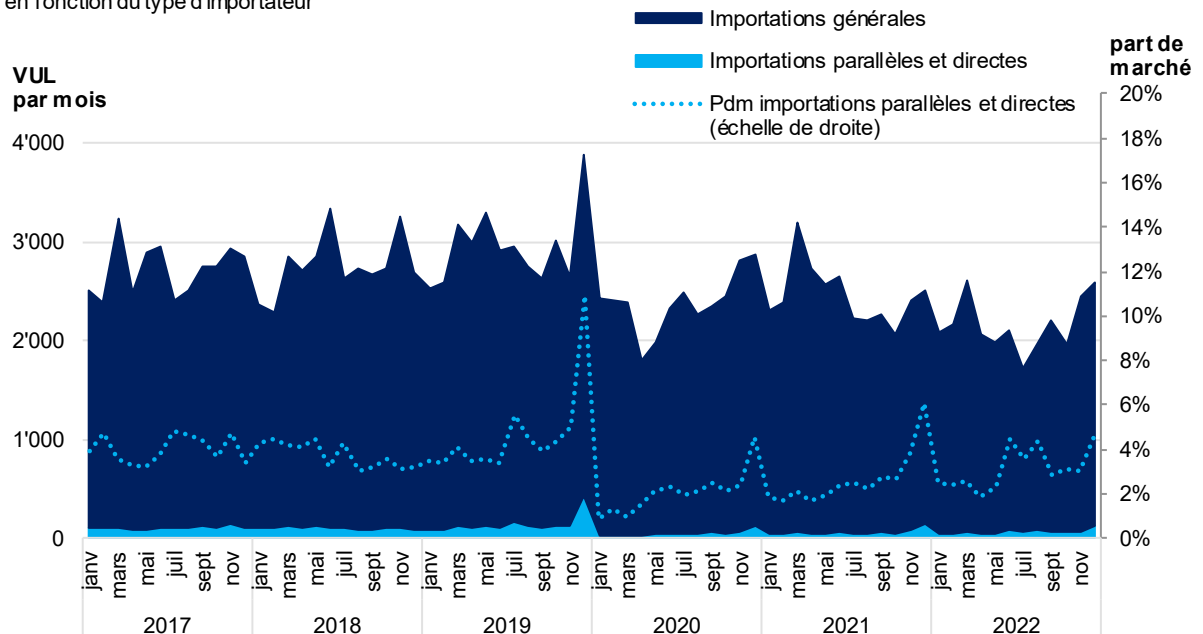
## Fiche d'information

### Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de livraison et tracteurs à sellette légers en 2022

#### Voitures de livraison et tracteurs à sellette légers (ci-après VUL pour véhicules utilitaires légers) nouvellement immatriculés et émissions de CO<sub>2</sub>

En 2022, environ 23 200 VUL ont été immatriculés pour la première fois en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein et contrôlés quant à l'atteinte de leur objectif en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. Cela correspond à un recul d'environ 19% par rapport à 2021 et de près de 40% par rapport à 2019, année précédant la crise. L'attaque de l'Ukraine par la Russie a ralenti la reprise économique qui se profilait après le recul de la pandémie. La production automobile continue à souffrir de l'interruption partielle des chaînes d'approvisionnement et de la pénurie de composants et de puces électroniques. En outre, la comparaison avec l'année 2019 ne prend pas en compte les véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>. En font partie, par exemple, les véhicules blindés servant au transport de fonds ou les véhicules pour lesquels aucune valeur d'émission WLTP ne peut être fournie en raison de leur poids à vide important. Le nombre de ce type de véhicules a augmenté par rapport à 2021. Les prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> s'appliquent non seulement aux véhicules neufs, mais aussi aux VUL qui ont été immatriculés 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 VUL neufs de 2017 à 2022.

#### VUL nouvellement immatriculés en fonction du type d'importateur



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

Les fortes fluctuations des parts de marché des VUL importés directement ou parallèlement s'expliquent par les effets transitoires découlant des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Ces prescriptions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Les immatriculations anticipées ont entraîné un pic marqué en

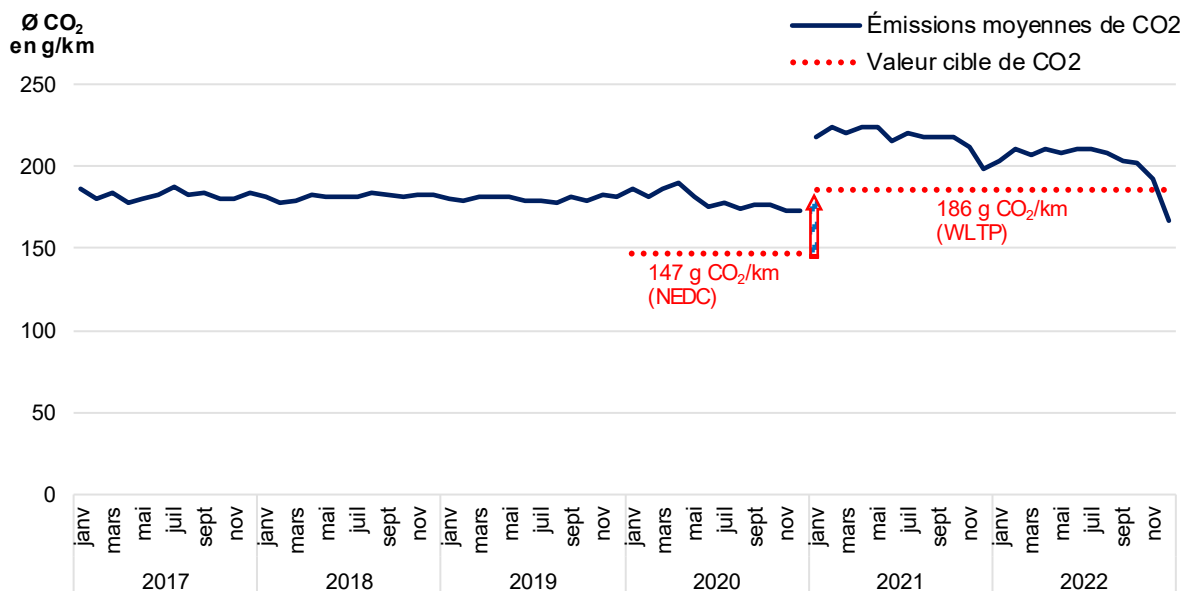


décembre 2019. Dans le contexte des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, le mois de décembre est généralement celui où les importateurs anticipent des immatriculations afin d'optimiser leurs parcs ou d'épuiser les contingents disponibles. Depuis l'introduction des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub> en 2020, la vente des stocks constitués à la fin de 2019 et l'évolution générale du marché sont responsables du recul des parts de marché des importations parallèles et directes. Avant l'introduction des prescriptions, la part de marché moyenne des importations parallèles et directes de VUL neufs était de l'ordre de 4,8%. Le niveau enregistré à cette époque n'est certes pas encore atteint, mais les parts de marché se redressent en continu depuis 2020 pour s'établir à 3,2% en 2022 (2020 : 2,1%; 2021: 2,6%). Dans le contexte des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, on relèvera que les dispositions légales sont les mêmes pour tous les importateurs. Les montants des sanctions par véhicule perçus auprès des importateurs parallèles sont en moyenne même légèrement moins élevés que ceux perçus auprès des importateurs généraux (voir tableau 2 : Montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation). Les importateurs parallèles et directs ont compensé au moins partiellement le recul des parts de marché des véhicules neufs par l'importation accrue de véhicules d'occasion. Depuis l'introduction des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>, la part de ces derniers a triplé par rapport à 2019 pour atteindre environ 10% (2021 : 6,5%). Les véhicules d'occasion sont importés en Suisse majoritairement par des importateurs parallèles et directs.

Le graphique suivant illustre l'évolution mensuelle des émissions de CO<sub>2</sub> des VUL neufs de 2017 à 2022. En raison du passage de la procédure de mesure NEDC à la procédure WLTP, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des VUL neufs ont augmenté. Afin d'éviter un durcissement de la mesure sans légitimité politique, la valeur cible a été adaptée dans le cadre de ce changement.

### Émissions moyennes de CO<sub>2</sub> mensuelles des VUL

2017 - 2022

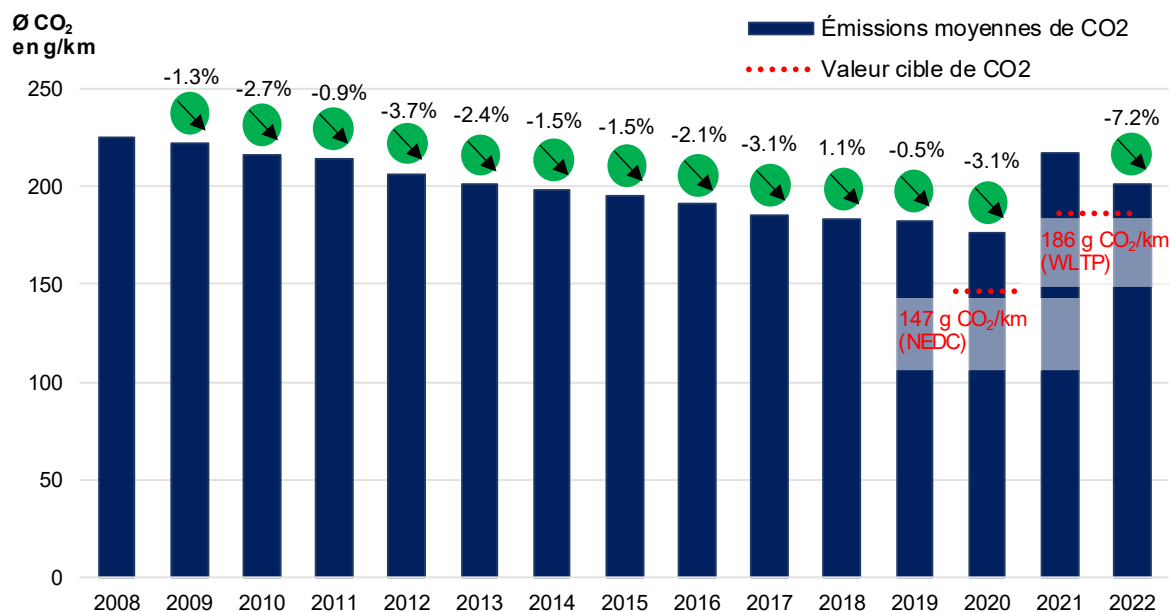


**Graphique 2:** Émissions de CO<sub>2</sub> mensuelles de 2017 à 2022. Source des données : OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub>)

En 2022, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de tous les VUL neufs relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> étaient de l'ordre de 201,5 g de CO<sub>2</sub>/km. En comparaison avec l'année précédente, la réduction atteint 7,2%, soit la réduction la plus importante depuis le début des mesures en 2008.



## Émissions de CO<sub>2</sub> et trajectoires de réduction annuelle moyenne des VUL 2008 - 2022



**Graphique 3:** Émissions de CO<sub>2</sub> et trajectoires de réduction annuelle moyennes. Source des données : OFROU (SIAC/TARGA), OFEN (données sur l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub>)

Le poids à vide moyen de tous les VUL relevant du champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> était d'environ 2204 kg, soit 2 kg de plus que l'année précédente et 115 kg de plus que le poids à vide de référence (M<sub>t-2</sub>) déterminant pour le calcul de la valeur cible. Comme déjà l'année précédente, les importateurs ont volontairement fait valoir des données du certificat de conformité de la CE (Certificate of Conformity, CoC). Dans le cadre de la réception par type, le calcul de la sanction se base sur les valeurs maximales du poids à vide et de CO<sub>2</sub> pour le type de véhicule. En ce qui concerne les données du CoC, les valeurs du poids à vide et des émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques au véhicule – et généralement inférieures – sont déterminantes. Le poids à vide moyen reposant sur les données du CoC se situe environ 120 kg en dessous de celui pour la réception par type. La valeur de CO<sub>2</sub> ressortant des données du CoC est également inférieure, de 35 g en moyenne. En 2022, les importateurs ont transmis des données du CoC pour quelque 6400 véhicules, ce qui correspond à une part d'environ 27,6% de tous les véhicules (2021 : 5000 véhicules, soit 18,1%).

### Importateurs de VUL

Tous les importateurs qui souhaitent procéder au décompte global de l'ensemble de leur parc de VUL nouvellement immatriculés doivent être enregistrés auprès de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) en tant que grands importateurs. En 2022, 32 grands importateurs étaient annoncés auprès de l'OFEN. Ils se répartissent dans les catégories suivantes :

- 29 importateurs individuels, 3 groupements d'émission ;
- 12 importateurs généraux, 20 importateurs parallèles.

Comme l'année précédente, les 10 plus grands importateurs totalisaient près de 97% des VUL soumis aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub>.



## Atteinte des objectifs et respect des valeurs cibles

Des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> s'appliquent depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 aux VUL. Afin d'en faciliter la mise en place, des dispositions transitoires ont été prévues durant les trois premières années. En 2022, pour calculer les émissions de CO<sub>2</sub> moyennes, les 5% de véhicules présentant les émissions de CO<sub>2</sub> les plus élevées dans les parcs de véhicules des grands importateurs n'ont pas été pris en compte (introduction progressive). Dans le cas des petits importateurs, une éventuelle sanction a été réduite dans une mesure correspondante.

Les véhicules émettant moins de 50 g de CO<sub>2</sub>/km (Low Emission Vehicles, LEV) ont par ailleurs été comptabilisés 1,33 fois pour le calcul des émissions moyennes de CO<sub>2</sub>. L'effet de cette imputation multiple (supercrédits) des LEV est limité à 9,3 g au maximum par importateur selon le WLTP, valeur cumulée de 2020 à 2022. À la fin de 2022, 7 des 32 grands importateurs enregistrés, qui totalisent ensemble environ 5,5% des véhicules, ont entièrement épuisé leurs supercrédits. En 2022, environ 2400 VUL émettaient moins de 50 g de CO<sub>2</sub>/km, ce qui représente une part de marché de 10,5% (2021 : 4,9%).

L'objectif du parc de véhicules a été dépassé de 15,5 g de CO<sub>2</sub>/km en 2022. Les émissions de CO<sub>2</sub> déterminantes pour le respect des valeurs cibles ont toutefois été réduites de 201,5 g/km à environ 194,3 g/km par les dispositions transitoires décrites plus haut. En outre, pour calculer la sanction, une valeur cible spécifique de CO<sub>2</sub> est déterminée pour le parc de véhicules neufs de chaque grand importateur (pour un petit importateur, il s'agit de la valeur cible spécifique au véhicule) et comparée avec les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> déterminantes. Cette valeur cible spécifique est influencée par le poids à vide du véhicule ou du parc de véhicules. Dans la mesure où, en 2022, le poids à vide moyen de tous les VUL dépassait de 115 kg le poids à vide de référence, la moyenne de la valeur cible spécifique des importateurs est, elle aussi, nettement supérieure à 186 g de CO<sub>2</sub>/km et se situe à 197 g/km. Les émissions de CO<sub>2</sub> moyennes déterminantes pour le respect de la valeur cible sont donc inférieures de 2,7 g à la valeur cible moyenne du parc de véhicules dans son ensemble.

Sur les 32 grands importateurs enregistrés, 20 ont atteint leur valeur cible spécifique ou se situaient en dessous de cette valeur pour le parc de véhicules immatriculés en 2022 et n'ont donc pas été sanctionnés. Les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de 12 importateurs étaient supérieures à la valeur cible spécifique.

## Montants des sanctions

En 2022, environ 23 200 VUL neufs ayant l'obligation de satisfaire aux prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> ont été immatriculés.

2022	Grands importateurs	Petits importateurs	Total
VUL contrôlés	23 100	100	23 200
Recettes	CHF 5 212 000	CHF 386 000	CHF 5 598 000

Tableau 1: Montant des sanctions en 2022

2022	Tous	Importation générale	Importation parallèle	Importation directe
Sanction par VUL	CHF 241	CHF 226	CHF 222	CHF 4245

Tableau 2: Montants des sanctions par véhicule selon le type d'importation



Le montant de la sanction par véhicule versé par les petits importateurs dépasse de beaucoup celui versé par les grands importateurs (importation générale et parallèle). Cela s'explique par le fait que les petits importateurs procèdent au décompte de chaque véhicule individuellement et ne peuvent donc pas compenser les véhicules à fortes émissions de CO<sub>2</sub> par ceux à faibles émissions. La cession d'un véhicule à un grand importateur permet aux petits importateurs de bénéficier également du décompte de flotte et de réduire ainsi leurs sanctions.

## Résumé des recettes et des dépenses

Les coûts et les recettes de la mise en œuvre des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures de tourisme ainsi que pour les VUL sont répartis entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein, sur la base du nombre total d'immatriculations de véhicules dans les deux États<sup>1</sup>. En 2022, après déduction des coûts, environ 139 000 francs reviennent à la Principauté de Liechtenstein et près de 20,1 millions de francs à la Suisse, montant qui sera versé au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA.

2022	Liechtenstein	Suisse	Total
Voitures de tourisme contrôlées	1500	228 500	230 000
VUL contrôlés	200	23 000	23 200
Total des véhicules contrôlés	1700	251 500	253 200
Recettes des voitures de tourisme	-	-	CHF 16 440 000
Recettes des VUL	-	-	CHF 5 598 000
Total des recettes de l'exécution des prescriptions sur le CO <sub>2</sub>	CHF 151 000	CHF 21 887 000	CHF 22 038 000
Total des coûts d'exécution	CHF 12 000	CHF 1 835 000	CHF 1 847 000
<b>Recettes nettes</b>	<b>CHF 139 000</b>	<b>CHF 20 052 000</b>	<b>CHF 20 191 000</b>

Tableau 3: Répartition des coûts et des recettes entre la Suisse et la Principauté de Liechtenstein

<sup>1</sup> Accord relatif au Traité entre la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein concernant les taxes environnementales dans la Principauté de Liechtenstein (RS 0.641.751.411)