Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'énergie OFEN
Section Efficacité énergétique des transports

Décembre 2023

Exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules neufs – directive pour les grands importateurs

Table des matières

1. But et objet 2
2. Champ d'application et exceptions pour les prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules 2
3. Procédures d'essai reconnues et déterminantes 4
3.1 Émissions de CO_2 4
3.2 Poids à vide 4
4. Sources de données déterminantes 4
4.1 Ordre de classement des sources de données 5
4.2 Exceptions à l'ordre de classement 8
4.3 Procédure à suivre par les grands importateurs, en fonction de la source de données, dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 8
5. Données des véhicules déterminantes et résultats du calcul 9
5.1 Sélection et traitement des données d'exécution 9
5.2 Liste des véhicules 10
5.3 Participation à la correction de la liste des véhicules par l'importateur 11
5.4 Résultats du calcul 11
6. Méthode de calcul et statut d'importateur pour l'année suivante 12
6.1 Méthode de calcul pour l'année de référence 12
6.2 Statut d'importateur pour l'année suivante 12
7. Transmission de données du CoC 12
7.1 Informations requises dans le cadre de la transmission de données du CoC 13
7.2 Informations requises dans le cadre de la transmission de données calculées pour VUL multiétapes 13
7.3 Éco-innovations 13
7.4 Procédure de transmission des données du CoC 14
7.5 Exemple de transmission des données du CoC 14
7.6 Contrôle des données du CoC transmises 14
8. Reprise de véhicules 14
9. Contournements des règles 15
9.1 Immatriculation de véhicules sous un type de véhicule ne correspondant pas à leur utilisation 15
9.2 Immatriculation de courte durée concernant des véhicules électriques 15
9.3 Procédure applicable dans le cas de véhicules immatriculés de manière abusive 16
10. Contact et interlocuteur 16

Office fédéral de l'énergie OFEN
Adresse postale : CH-3003 Berne
Adresse : Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 462 56 11, fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
http://www.bfe.admin.ch/

1. But et objet

La présente directive décrit les processus centraux régissant l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 conformément aux art. 10 ss de la loi sur le CO_2 (RS 641.71) et aux art. 17 ss de l'ordonnance sur le CO_2 (RS 641.711) pour les grands importateurs de voitures de tourisme (VT) et de voitures de livraison et tracteurs à sellette légers (ci-après VUL pour véhicules utilitaires légers). Elle précise en outre les sources des données pour calculer la valeur cible et les émissions moyennes de CO_2 du parc de véhicules neufs conformément à l'art. 24 de l'ordonnance sur le CO_2 et informe sur d'autres sujets pertinents dans le cadre de l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO_2.

La présente directive offre une aide à l'interprétation d'une règle de droit. Elle va au-delà d'une recommandation non contraignante, mais ne revêt pas le même caractère obligatoire que l'ordonnance sur le CO_2. La présente directive reflète le point de vue de l'OFEN. Des dérogations justifiées par rapport à la directive ne sont pas exclues en principe. Elles sont toutefois subordonnées à la production de la preuve attestant que les dispositions légales auxquelles la directive se réfère sont respectées de la même manière. La directive sera adaptée au besoin ou en cas de modification de la législation.

Les prescriptions concernant les émissions de CO_2 des VT et les prescriptions concernant les émissions de CO_2 des VUL font l'objet d'une exécution distincte. Un grand importateur inscrit dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des VUL n'est donc pas automatiquement un grand importateur s'agissant de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des VT, et inversement.

2. Champ d'application et exceptions pour les prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules

Les voitures de tourisme appartenant au genre de véhicule 1[1] ainsi que les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers appartenant aux genres de véhicules 30[1] et 38[1] qui sont immatriculés pour la première fois en Suisse (véhicules neufs) relèvent du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules. Un véhicule ayant déjà été immatriculé à l'étranger avant sa première immatriculation en Suisse relève du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 si le laps de temps entre la déclaration en douane en Suisse et l'immatriculation à l'étranger est de douze mois au maximum. Tandis que les véhicules ayant été dédouanés moins de 6 mois après leur première immatriculation à l'étranger entrent quoi qu'il en soit dans le champ d'application des prescriptions, les véhicules dédouanés en Suisse entre six et douze mois suivant leur première mise en circulation à l'étranger sont différenciés selon le kilométrage au moment du dédouanement. Ces véhicules entrent donc dans le champ d'application des prescriptions si leur kilométrage au moment du dédouanement (ou au moment de la première mise en circulation en Suisse si le kilométrage n'est pas mesuré au moment de la déclaration en douane en Suisse) est inférieur à 5000 km. Si, au moment du dédouanement (ou au moment de la première mise en circulation en Suisse), le kilométrage d'un véhicule est en revanche supérieur à 5000 km ou si la première mise en circulation à l'étranger a eu lieu plus de douze mois avant la déclaration en douane, le véhicule est considéré comme un véhicule d'occasion et n'entre pas dans le champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 (art. 17*d*, al. 3 et 4, ordonnance sur le CO_2)[2]. Les véhicules immatriculés au Liechtenstein sont considérés comme immatriculés en Suisse (art. 17*d*, al. 2, ordonnance sur le CO_2).

[1] Art. 11, al. 2, OETV (RS 741.41) & annexe 2 des instructions relatives à l'établissement des rapports d'expertise, formules 13.20 A et 13.20 B (IRE 13.20), liste des genres de véhicules

[2] En ce qui concerne cette nouvelle réglementation pour les voitures d'occasion, la disposition transitoire suivante s'applique : pour les véhicules ayant été dédouanés avant le 31 décembre 2023, l'art. 17*d*, al. 3, de l'ordonnance sur le CO_2 s'applique jusqu'au 31 décembre 2024 dans sa teneur actuelle. Cela signifie que ces véhicules n'entrent pas dans le champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 pour l'année 2024 s'ils ont été immatriculés à l'étranger plus de six mois avant le dédouanement (art. 146x de l'ordonnance sur le CO_2). Cette réglementation transitoire expire le 31 décembre 2024.

L'ordonnance prévoit quelques exceptions au champ d'application. Les prescriptions concernant les émissions de CO_2 ne s'appliquent notamment pas aux véhicules suivants:

1. VT et VUL à usage spécial (art. 17*a,* al. 2, art. 17*b,* al. 2, art. 17*c,* al. 2, ordonnance sur le CO_2):

Exception	**VT**	**VUL**
Véhicules de personnes bénéficiant de privilèges et immunités (véhicules diplomatiques)	X	X
Véhicules vétérans	X	X
Véhicules équipés de places autorisées pour le transport de personnes en fauteuil roulant	X	X
Ambulances	X	X
Véhicules destinés au transport des dépouilles (corbillards)	X	X
Véhicules blindés	X	X
Caravanes	X	X
Véhicules importés en Suisse sans droit de douane	X	X

2. Voitures de livraison dont le poids à vide est supérieur à 2,585 t, dont les émissions de CO_2 ont été mesurées selon la procédure ad hoc pour les voitures automobiles lourdes, pour autant que la source de propulsion ne soit pas l'électricité ou l'hydrogène (art. 17*b,* al. 2, ordonnance sur le CO_2).

3. Tracteurs à sellette légers dont le poids à vide est supérieur à 2,585 t et dont les émissions de CO_2 ont été mesurées selon la procédure ad hoc pour les voitures automobiles lourdes (art. 17*c,* al. 2, ordonnance sur le CO_2).

Les voitures de livraison équipées d'un système de propulsion à émission nulle et dont le poids total dépasse 3,50 t mais n'excède pas 4,25 t qui, mis à part le poids, correspondent à la définition d'une voiture de livraison et dont le surplus de poids au-delà de 3,50 t n'est dû qu'au système de propulsion à émission nulle relèvent en revanche du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules. Le surplus de poids est déterminé dans le cadre de l'immatriculation du véhicule. Conformément aux prescriptions européennes, l'attestation du surplus de poids est consignée sur la plaquette du constructeur ou sur le certificat de conformité européen (Certificate of Conformity ; CoC). En l'absence d'attestation, le véhicule doit être contrôlé par un organe d'expertise agréé au sens de l'annexe 2 ORT[3].

Entrent également dans le champ d'application les véhicules dont la vitesse maximale est, de par leur construction, inférieure à 50 km/h. Ceux-ci n'étaient, dans la pratique en matière d'exécution, pas concernés par les prescriptions concernant les émissions de CO_2 pour les véhicules neufs jusqu'à fin 2022. Cette pratique a été modifiée au 1er janvier 2023. Désormais, tous les véhicules des catégories 1 (VT), 30 (voitures de livraison) et 38 (tracteurs à sellette légers) dont la vitesse maximale est, de par leur construction, inférieure à 50 km/h et qui ont été mis en circulation pour la première fois en Suisse à partir du 1er janvier 2023 relèvent du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO2 pour les véhicules neufs. L'état du véhicule au moment de sa première immatriculation en Suisse est déterminant pour la mesure des valeurs de CO_2.

[3] Cf. FAQ de l'OFROU : FAQ - dispositions relatives au poids et à la longueur pour les poids lourds respectueux de l'environnement.docx et la directive 6 de l'asa : Directives – asa

3. Procédures d'essai reconnues et déterminantes

3.1 Émissions de CO_2

Depuis le 1er janvier 2021, l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules se fonde uniquement sur les valeurs de consommation et de CO_2 déterminées selon la procédure d'essai WLTP[4] (art. 17*f,* al. 1, ordonnance sur le CO_2). Ces valeurs WLTP sont plus proches de la consommation réelle de carburant que les valeurs basées sur le NEDC[5] qui étaient déterminantes jusqu'à fin 2020. Afin d'éviter un durcissement des valeurs cibles de CO_2 sans légitimité politique, les valeurs cibles ont été adaptées de 95 grammes de CO_2/km (selon le NEDC) à 118 grammes de CO_2/km (selon le WTLP) pour les VT et de 147 grammes de CO_2/km (selon le NEDC) à 186 grammes de CO_2/km (selon WTLP) pour les VUL (art. 17*f,* al. 2, ordonnance sur le CO_2).
La procédure d'essai reconnue est l'essai de type 1 visée à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151, la valeur des émissions de CO_2 combinée est déterminante pour calculer la sanction. Les véhicules hybrides rechargeables dont les émissions de CO_2 combinées pondérées sont déterminantes constituent une exception. Depuis le 1er janvier 2021, il n'est plus possible de faire valoir des valeurs NEDC dans le cadre de l'exécution (art. 25, al. 1, ordonnance sur le CO_2).

3.2 Poids à vide

Le poids à vide se fonde en principe sur la définition de l'art. 7, al. 1 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV, RS 741.41). Le «poids à vide» équivaut au poids du véhicule non chargé et prêt à rouler avec le réfrigérant, le lubrifiant et le carburant (au moins 90% de la contenance indiquée par le constructeur), y compris l'équipement additionnel éventuel, comme la roue de rechange, le dispositif d'attelage de remorques et l'outillage, l'équipement spécial éventuel et le conducteur, dont le poids est estimé à 75 kg. Le poids figure sur le CoC à la position 13.2 ou à la position 13.
Pour les véhicules qui ne disposent pas d'une attestation du poids à vide en vertu d'une réception générale-UE et pour les VUL ayant fait l'objet d'une réception par type (RT) multiétapes, le poids à vide est mesuré selon les prescriptions de l'OETV ou, pour les VUL multiétapes, le poids à vide est déterminé volontairement selon la procédure d'interpolation UE (cf. «Informations requises dans le cadre de la transmission de données calculées pour VUL multiétapes»).
À partir de 2025, la masse d'essai WLTP sera utilisée dans l'UE. Une modification correspondante est à l'étude pour la Suisse.

4. Sources de données déterminantes

Jusqu'à fin 2021, l'ordonnance sur le CO_2 définissait un ordre de classement précis des sources dont les émissions de CO_2 et le poids à vide des véhicules sont issus. Depuis début 2022, l'ordonnance sur le CO_2 dispose plus généralement que seules sont reconnues les sources de données officielles qui sont équivalentes au certificat de conformité européen CoC (art. 24, ordonnance sur le CO_2). L'ordre de classement des sources de données concrètes est désormais défini dans la présente directive (cf. ch. 4.1). Cela permet d'adapter de manière plus souple les processus d'exécution, notamment s'agissant du remplacement en cours progressif des réceptions par type et des fiches de données par des données électroniques CoC (CoC numérique) dans le cadre de l'immatriculation des véhicules. Pour les véhicules immatriculés au moyen d'un CoC numérique, aucun numéro de RT n'est plus enregistré dans SIAC dans le cadre de l'immatriculation.

[4] Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers).

[5] New European Driving Cycle (nouveau cycle européen de conduite).

4.1 Ordre de classement des sources de données

Les données utilisées pour calculer la valeur cible spécifique et les émissions moyennes de CO_2 du parc de véhicules neufs doivent figurer dans un document établi par un constructeur de véhicules, une autorité étatique ou un des organes d'expertise étrangers ou suisses reconnus par l'État[6] ; ce document doit équivaloir à un CoC[7] (art. 24, ordonnance sur le CO_2). Toutes les données concernant un véhicule doivent provenir de la même source. Il n'est, en principe, pas admis de combiner des données de différentes sources.

L'ordre de classement des sources de données déterminantes pour calculer la sanction est le suivant :

1. Lorsqu'elles sont disponibles, les données du CoC sont déterminantes, indépendamment du fait qu'elles aient été recueillies dans le cadre de l'immatriculation au moyen du CoC numérique, qu'elles aient été annoncées par l'importateur (cf. chiffre 2) ou qu'elles aient été rassemblées dans le cadre de la certification (cf. chiffre 3). Si un véhicule est immatriculé au moyen d'une fiche de données électronique, les données du véhicule ressortant du CoC numérique qui sont déterminantes pour le calcul peuvent être obtenues directement par le biais de l'application IVI (Initial Vehicle Information) de l'Office fédéral des routes (OFROU). Dans ce cas, ce sont toujours des données du CoC qui sont utilisées. En cas d'immatriculation au moyen d'une fiche de données électronique, les éventuels facteurs de réduction du CO_2 pour les véhicules sont également pris en compte automatiquement (p. ex. éco-innovations selon l'art. 26 de l'ordonnance sur le CO_2).
2. Si un véhicule est immatriculé au moyen d'une RT ou d'une fiche de données, les données figurant sur la RT ou la fiche de données sont déterminantes (émissions de CO_2 au sens de l'art. 97, al. 4 et 5, poids à vide au sens de l'art. 7 OETV). Cela vaut également pendant la phase de transition précédant une immatriculation au moyen du CoC numérique. L'importateur peut cependant continuer à faire valoir les données du CoC pour ces véhicules. Il doit les remettre à l'OFEN au plus tard le 31 janvier suivant la fin de l'année de référence (art. 23, al. 1^{bis}, ordonnance sur le CO_2).
3. Pour les véhicules au bénéfice d'une réception générale UE ne disposant ni de la fiche de données suisse/RT ni du CoC numérique, il convient de transmettre à l'OFROU la déclaration d'importation, y compris la copie scannée du CoC original. Les petits importateurs ont en plus besoin d'une attestation de l'OFEN pour pouvoir immatriculer le véhicule. Dans les deux cas, les données du CoC sont également déterminantes pour le décompte. Les éventuels facteurs de réduction du CO_2 des véhicules sont eux aussi automatiquement pris en compte (p. ex. éco-innovations visées à l'art. 26 de l'ordonnance sur le CO_2).
4. Les véhicules sans réception générale UE doivent être annoncés à l'OFROU avec la déclaration électronique d'importation ainsi que les justificatifs physiques correspondants avant la mise en circulation. Il convient de joindre les justificatifs physiques à la déclaration d'importation (attestation de conformité, évaluation de conformité, etc.). Les informations saisies à l'OFROU sont déterminantes dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO_2 pour les véhicules. Une fois que l'OFROU a saisi les données du véhicule pertinentes, les grands importateurs peuvent mettre en circulation les véhicules correspondants. Une fois les données saisies, les petits importateurs doivent obtenir une attestation auprès de l'OFEN pour immatriculer le véhicule.
5. Si les attestations officielles reconnues font défaut (pour les émissions de CO_2 et/ou le poids à vide), les émissions de CO_2 du véhicule sont déterminées à l'aide des formules de calcul visées à l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO_2 (art. 25, al. 2, ordonnance sur le CO_2). Le poids à vide doit être déterminé par l'importateur par le biais du bulletin de pesage d'une balance étalonnée. Le bulletin

[6] Organes d'expertise reconnus par l'État conformément à l'annexe 2 de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (RS 741.511)

[7] Attestation de conformité ou évaluation de conformité (art. 2, let. m et n, ORT, RS 741.511)

de pesage doit être remis à l'OFROU dans le cadre de la demande de réception par type suisse ou d'un enregistrement de véhicule individuel.

6. En l'absence des données pertinentes pour le calcul des émissions de CO_2 selon l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO_2, on admet 350 grammes de CO_2/km pour les VT et 400 grammes de CO_2/km pour les VUL (art. 25, al. 3, ordonnance sur le CO_2).

Le processus présenté à la page suivante illustre les différentes sources de données et leur utilisation dans le cadre du décompte.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'énergie OFEN
Section Efficacité énergétique des transports

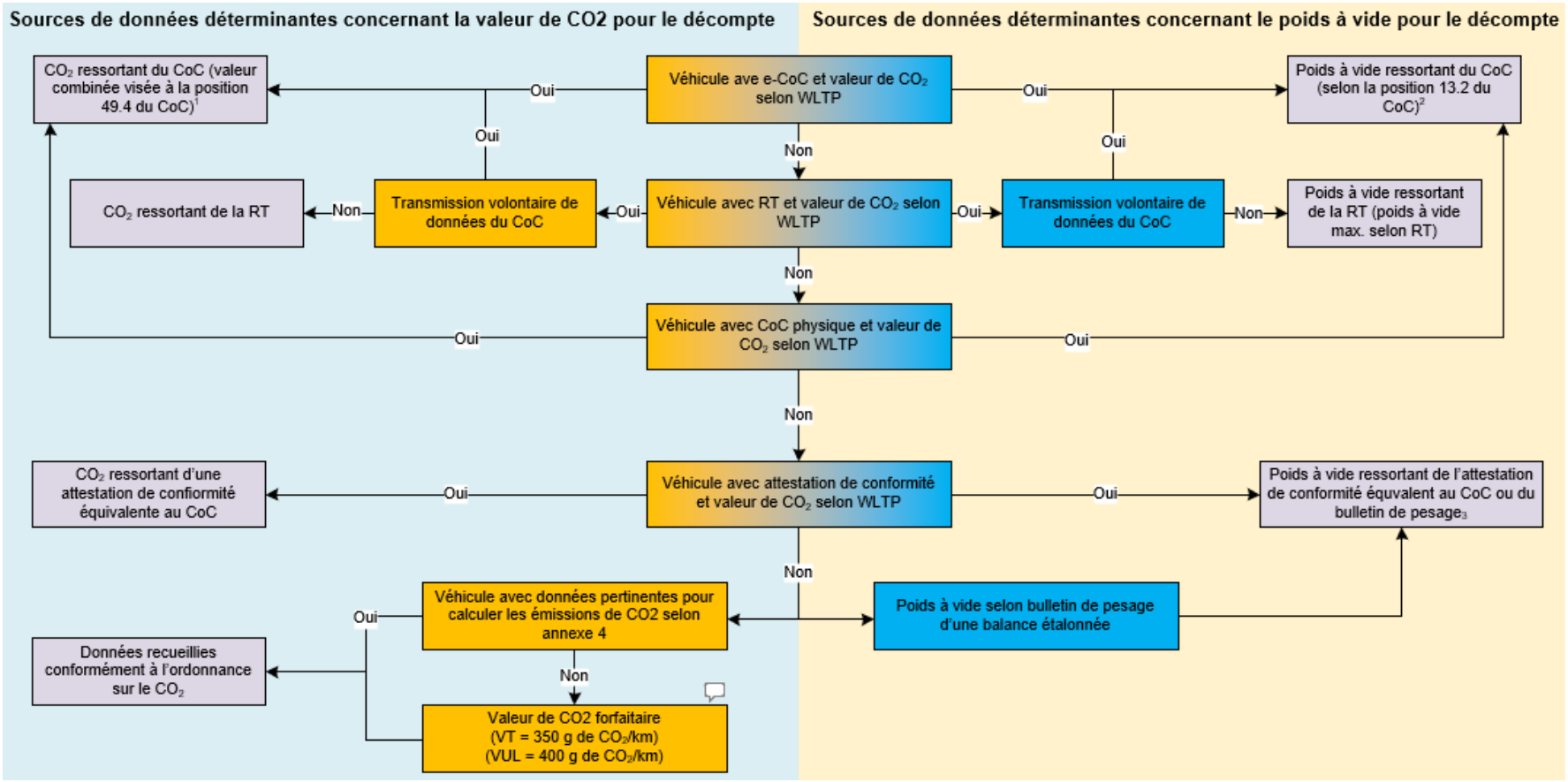


Figure 1

[1] Dans le cas des véhicules hybrides rechargeables (plug-in hybrid), la valeur combinée pondérée visée à la position 49.4 du CoC est déterminante.
[2] En l'absence de poids à vide selon la position 13.2 dans le CoC, le poids à vide visé à la position 13 est déterminant. Dans le cas des VUL multiétapes, le poids à vide déterminant est celui du véhicule en état de marche, pertinent pour les sanctions, conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.4, du règlement (UE) 2019/631, calculé sur la base de la masse selon la position 14.2 ou 14 du CoC,
[3] Dans le cas des VUL multiétapes, le poids du véhicule complet mesuré dans le cadre du contrôle du véhicule par les autorités cantonales d'immatriculation est déterminant.

Office fédéral de l'énergie OFEN
Adresse postale : CH-3003 Berne
Adresse : Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 462 56 11, fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
http://www.bfe.admin.ch/

4.2 Exceptions à l'ordre de classement

En raison des caractéristiques spécifiques de certains véhicules, d'autres sources de données peuvent être utilisées dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 :

1. Les VUL peuvent être importés en Suisse à différentes étapes de leur production, à savoir en tant que véhicules complets ou en tant que véhicules de base qu'un carrossier complétera sur place selon les souhaits du client. Dans le second cas, le véhicule est considéré comme un véhicule multiétape (MultiStage Vehicles, MSV). Dans le cas des MSV, il appartient également à l'importateur du véhicule de base de procéder au décompte des émissions de CO_2. L'état du véhicule complet lors de la première immatriculation est déterminant pour le respect de la valeur cible. S'agissant du poids à vide, cela signifie que le poids à vide mesuré par l'organe d'expertise dans le cadre de l'immatriculation est déterminant. Le poids à vide provient donc du système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC)[8].
2. L'état du véhicule lors de sa première immatriculation en Suisse est, en principe, déterminant pour les prescriptions relatives aux émissions de CO_2. Si des véhicules sont modifiés avant l'immatriculation (p. ex. tuning ou transformations) de telle sorte qu'ils ne correspondent plus aux données techniques du CoC et ne peuvent donc plus être immatriculés par le biais du CoC, les sources de données supplémentaires nécessaires pour l'immatriculation sont également déterminantes pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO_2.
3. Si un véhicule dispose seulement de valeurs de mesure NEDC et n'a pas les attestations selon la procédure WLTP, les émissions de CO_2 déterminantes sont calculées conformément à l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO_2. La conversion des valeurs d'émission NEDC en valeurs d'émission WLTP n'est pas prévue dans l'ordonnance et est donc exclue (art. 25, ordonnance sur le CO_2).

4.3 Procédure à suivre par les grands importateurs, en fonction de la source de données, dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2

Avant qu'un véhicule puisse être immatriculé auprès du service cantonal des automobiles, les grands importateurs sont tenus, en fonction des conditions/de la source de données, de respecter différentes procédures dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2. La figure 2 illustre ces procédures selon la méthode d'immatriculation :

[8] En l'absence de poids mesuré, le poids à vide du véhicule en état de marche, pertinent pour les sanctions, conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.4, du règlement (UE) 2019/631, peut être calculé sur la base de la masse selon la position 14.2 ou 14 du CoC.

Office fédéral de l'énergie OFEN
Adresse postale : CH-3003 Berne
Adresse : Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 462 56 11, fax +41 58 463 25 00
contact@bfe.admin.ch
http://www.bfe.admin.ch/

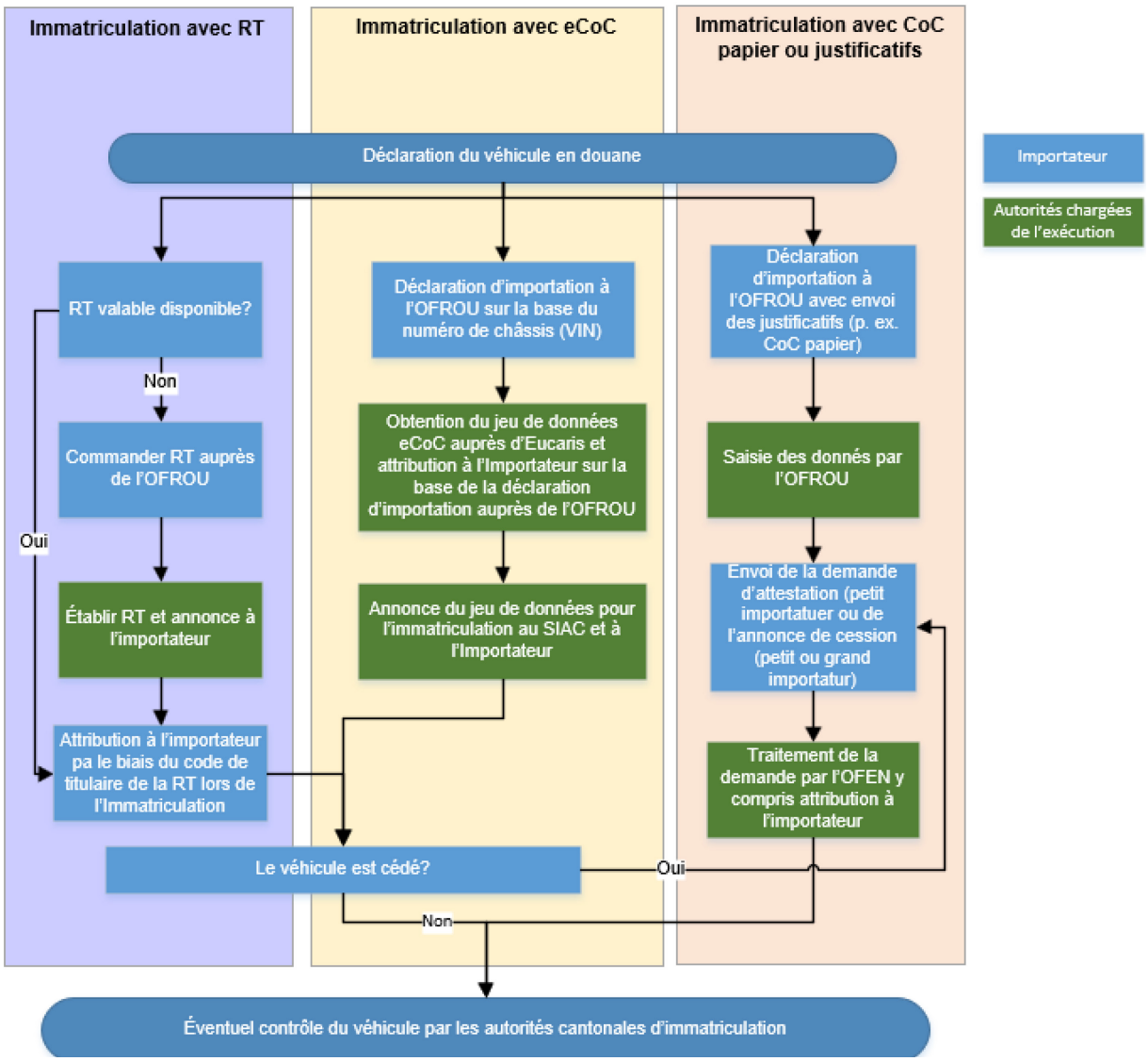


Figure 2

5. Données des véhicules déterminantes et résultats du calcul

5.1 Sélection et traitement des données d'exécution

Le calcul de la sanction s'appuie sur un jeu de données de tous les véhicules immatriculés pour la première fois en Suisse durant l'année de référence. Ce jeu de données provient du système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC, cf. art. 89*b*, let. m, LCR[9] en relation avec l'OSIAC[10]). À partir de ce jeu de données SIAC, les véhicules sont sélectionnés conformément au champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 (cf. ch. 2).

Dans un deuxième temps, les véhicules relevant du champ d'application sont complétés au moyen de données techniques provenant des sources visées au ch. 4.

[9] Loi du 19 décembre1958 sur la circulation routière (RS 741.01).

[10] Ordonnance sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (RS 741.58).

Les véhicules sont attribués aux grands importateurs et aux groupements d'émission inscrits auprès de l'OFEN (cf. art. 17, al. 2, ordonnance sur le CO_2).

Lors du décompte, chaque grand importateur reçoit deux fichiers Excel sur la base de ces données : une liste de ses véhicules tenus de respecter une valeur cible et les résultats de calcul s'y référant.

5.2 Liste des véhicules

Le premier fichier fourni à l'importateur contient une liste de tous les véhicules neufs immatriculés durant l'année de référence et qui sont décomptés conformément aux critères du ch. 6.1. À chaque ligne correspond un véhicule. Les indications suivantes figurent dans le fichier :

Intitulé de la colonne	**Description, source des données**
ID_Deb	Numéro de débiteur du grand importateur
NameEG	Nom du grand importateur ou du groupement d'émissions
IDE	Numéro d'identification des entreprises
Name_Importeur oder_EG	Nom de l'importateur responsable de l'admission/du décompte du véhicule
TG	Code de réception par type (RT) selon l'enregistrement dans SIAC
VIN	Vehicle Identification Number / Numéro de châssis selon l'enregistrement dans SIAC
Marke	Marque
Getriebe	Code de boîte de vitesse
Treibstoff	Type de carburant du véhicule
Erdgas	Champ prévu pour les véhicules à gaz naturel (désignation du moteur «Y» ou «N»)
Leergewicht	Poids déterminant à vide du véhicule selon l'ordre de classement des sources (cf. ch. 4 de la présente directive)
CO2	Émissions de CO_2 selon la source de donnés déterminante indiquée au ch. 4
CO2_AbzugOekoInnov	Déduction pour les réductions des émissions de CO_2 obtenues au moyen d'éco-innovations en tenant compte du facteur de multiplication visé à l'art. 26, al. 2 de l'ordonnance sur le CO_2
Faktor_Biogas	Facteur de multiplication pour la déduction de la part biogène des véhicules qui font valoir une telle déduction conformément à l'art. 26, al. 3 de l'ordonnance sur le CO_2
CO2_massg[11]	Valeur de CO_2 déterminante selon la colonne CO_2 en tenant compte le cas échant de facteurs de réduction du CO_2 comme la déduction de la part biogène et/ou les éco-innovations (art. 26, ordonnance sur le CO_2)
Bemerkung	Champ pour les remarques dans le cadre de la vérification du décompte annuel provisoire par le grand importateur

[11] Lorsque l'on dispose des données de la RT et du CoC, elles sont comparées. Si la valeur du CoC pour les émissions de CO_2 ou le poids à vide diffère notablement de la valeur de la RT, on adoptera automatiquement la valeur de la RT. Si l'une des deux valeurs est remplacée en vertu de cette vérification, l'autre subsiste.

5.3 Participation à la correction de la liste des véhicules par l'importateur

L'OFEN communique aux grands importateurs chaque année en février la liste des véhicules selon chiffre 5.2 ainsi que le calcul des sanctions établi sur cette base (décompte annuel provisoire). Les importateurs disposent d'environ un mois pour vérifier ledit décompte provisoire et signaler à l'OFEN les éventuelles erreurs ou imprécisions à des fins de clarification/correction (en vertu de l'obligation de collaborer visée à l'art. 13, al. 1, PA[12]). Si l'importateur estime qu'une valeur est erronée ou s'il manque une valeur pour un véhicule donné, il est tenu d'attester les nouvelles valeurs au moyen de la source correspondante et d'apporter une justification sous forme de mots-clés dans la colonne «Bemerkung» (remarque) de la liste des véhicules pour le véhicule concerné. Les véhicules manquants doivent être ajoutés à la liste des véhicules en incluant toutes les données pertinentes et être marqués en couleur. Les importateurs doivent renvoyer la liste des véhicules complétée à l'OFEN, sous forme électronique, y compris les éventuelles attestations et avant l'expiration du délai imparti. Les données transmises ultérieurement ne sont pas prises en compte (art. 13, al. 2, PA).

5.4 Résultats du calcul

Le second fichier fourni à l'importateur contient un tableau des résultats du calcul fondés sur les données de la liste des véhicules. Le calcul s'appuie sur les formules et les paramètres fixés dans la loi.
Les indications ci-après figurent dans le fichier :

Intitulé de la colonne	**Description, source des données**
RefJahr	Année de référence du décompte
ID_Deb	Numéro de débiteur de l'importateur
NameEG	Nom du grand importateur resp. groupement d'émissions
Nischenpool	Désignation et mode de calcul dans ce pool de véhicules : marques diverses (aucune entrée), décompte individuel (E).
AnzFz_total	Nombre total de véhicules dans le pool de véhicules
AnzFz_LEV	Nombre de véhicules dont les émissions de CO_2 sont <50 g/km
LeerGewicht	Poids à vide moyen de tous les véhicules du pool, résultat non arrondi
CO2_Alle	Émissions moyennes de CO_2 de tous les véhicules du pool, avec prise en compte des facteurs de réduction du CO_2 (déduction de 20% pour le biogaz et éco-innovations), arrondies à 3 décimales
CO2_massg	Moyenne déterminante des émissions de CO_2 de tous les véhicules du pool avec prise en compte des facteurs de réduction du CO_2 (déduction de 20% pour le biogaz et éco-innovations)
Ziel	Valeur cible spécifique de l'importateur, calculée sur la base du poids à vide moyen des véhicules du pool, arrondie à trois décimales (annexe 4*a*, ordonnance sur le CO_2).
Ziel_Abweichung	Écart entre les émissions moyennes de CO_2 et la valeur cible spécifique calculée, arrondi au décigramme

[12] Loi fédérale sur la procédure administrative, RS 172.021.

Intitulé de la colonne	Description, source des données
Sanktion	Montant de la sanction en francs suisses. Produit de l'écart par rapport à la valeur cible, des montants des sanctions (annexe 5, ordonnance sur le CO_2) et du nombre de véhicules du pool

6. Méthode de calcul et statut d'importateur pour l'année suivante

Sur la base de la liste des véhicules, l'OFEN calcule la valeur cible et les émissions moyennes de CO_2 dans chaque pool de véhicules et examine si le grand importateur correspondant doit s'acquitter d'une sanction. Son statut d'importateur pour l'année suivante en découle également. Pour plus de précisions sur le procédé de calcul, il est possible de se reporter à l'exemple de calcul pour les grands importateurs qui est actualisé chaque année :

VT : Voitures de tourisme (VT) (admin.ch) → «Documents»

VUL : Voitures de livraison et tracteurs à sellette légers (admin.ch) → «Documents»

6.1 Méthode de calcul pour l'année de référence

Les importateurs se répartissent, en fonction de la taille de leur parc de véhicules neufs, en grands importateurs (parc composé, en fin d'année de référence, d'au moins 50 VT ou 6 VUL, cf. art. 18, al. 1, let. a et b, de l'ordonnance sur le CO_2) et petits importateurs (parc composé, en fin d'année de référence, de moins de 50 VT ou 6 VUL, cf. art. 20, let. 1, de l'ordonnance sur le CO_2). Pour les grands importateurs, le décompte est fait en fin d'année de référence sur l'ensemble du parc de véhicules neufs. Les petits importateurs doivent procéder au décompte individuellement pour chaque véhicule (art. 11, al. 1 et 4, de la loi sur le CO_2).

6.2 Statut d'importateur pour l'année suivante

Les importateurs dont le parc de véhicules neufs comprenait au moins 50 VT ou 6 VUL l'année précédente sont automatiquement considérés comme grands importateurs pour l'année de référence (art. 18, al. 2, de l'ordonnance sur le CO_2). Cependant, leur statut de grands importateurs, et donc le décompte à effectuer sur l'ensemble du parc de véhicules neufs, sont de nature provisoire : si le parc de véhicules comprend moins de 50 VT ou 6 VUL à la fin de l'année de référence, l'importateur est considéré comme petit importateur et doit par conséquent procéder au décompte pour chaque véhicule (art. 18, al. 4, de l'ordonnance sur le CO_2).

Les importateurs dont le parc de véhicules neufs comprend moins de 50 VT peuvent, comme jusqu'ici, déposer une demande afin d'être traités provisoirement comme grands importateurs pour l'année suivante. Pour les véhicules immatriculés durant l'année de référence avant que la demande soit acceptée, l'importateur doit procéder au décompte de manière individuelle comme petit importateur (art. 18, al. 3, et art. 20 de l'ordonnance sur le CO_2). Dans l'idéal, il dépose donc une nouvelle demande avant le début d'une année de référence.

7. Transmission de données du CoC

Tous les grands importateurs qui mettent en circulation en Suisse des véhicules au moyen d'une RT ou d'une fiche de données peuvent remettre à l'OFEN l'année suivant l'année de référence, au plus tard le 31 janvier, les données basées sur le CoC en vue du calcul de la sanction (art. 23, al. 1^{bis}, ordonnance sur le CO_2). Suite à la transmission des données du CoC, ces dernières priment par rapport aux données de la RT pour les véhicules correspondants.

7.1 Informations requises dans le cadre de la transmission de données du CoC

Si un importateur veut faire valoir les données du CoC, il doit transmettre les informations suivantes pour les véhicules concernés :

- le numéro d'identification du véhicule (VIN);
- les émissions de CO_2 combinées selon la méthode de mesure WLTP (position 49.4 du CoC, art. 25, al. 1 ordonnance sur le CO_2). Pour les véhicules hybrides rechargeable (plug-in hybrid), les émissions de CO_2 combinées pondérées sont déterminantes. Pour les véhicules qui ne disposent pas d'émissions de CO_2 dans le CoC selon la méthode de mesure WLTP, les émissions de CO_2 déterminantes doivent être calculées selon l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO_2 et la valeur calculée doit être inscrite (art. 25, al. 2, ordonnance sur le CO_2). Pour ces véhicules, les paramètres de calcul pertinents doivent être indiqués dans des colonnes supplémentaires de la liste.
- le poids effectif à vide (position 13.2 du CoC), sinon le poids en état de marche (position 13 du CoC);
- les éventuelles technologies innovantes (éco-innovations) et la réduction des émissions de CO_2 qui en résulte selon le CoC;
- le numéro d'identification des entreprises.

Toutes les données concernant un véhicule doivent provenir de la même source.

7.2 Informations requises dans le cadre de la transmission de données calculées pour VUL multiétapes

Si les données issues de la procédure d'interpolation selon le règlement (UE) 2017/1151 doivent être utilisées pour les VUL ayant fait l'objet d'une RT multiétapes (Multi-Stage Vehicles, MSV), les bases de calcul doivent être mises à disposition comme suit, conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.2, du règlement (UE) 2019/631 :

- le poids à vide du véhicule en état de marche, pertinent pour les sanctions, conformément à l'annexe III, partie A, point 1.2.4, du règlement (UE) 2019/631, calculé sur la base de la masse selon la position 14.2 ou 14 du CoC[13]. Celui-ci est pris en compte à la place du poids selon la position 13.2 ou 13 du CoC.
- la valeur de CO_2 pertinente pour les sanctions, calculée à l'aide de la méthode d'interpolation conformément au point 3.2.3.2 ou 3.2.4 de l'annexe XXI, sous-annexe 7, du règlement (UE) 2017/1151. Pour ce faire, il convient d'utiliser l'outil de calcul mis à disposition par le constructeur du véhicule de base conformément à l'annexe XII, point 2.3, du règlement (UE) 2017/1151.

7.3 Éco-innovations

Lorsqu'il s'agit de faire valoir une réduction des émissions de CO_2 obtenue par l'utilisation de technologies innovantes, les données du CoC doivent être transmises et utilisées comme base de mesure pour le véhicule concerné, car les éco-innovations figurent de façon exclusive dans le CoC et ne sont pas indiquées dans d'autres sources de données (p. ex. RT). La prise en considération des éco-innovations est possible uniquement dans certaines limites. La réduction maximale des émissions moyennes de CO_2 (obtenue par l'utilisation de technologies innovantes) dont il est tenu compte pour un parc de véhicules neufs de grands importateurs est de 7 g CO_2/km (art. 26, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2).

[13] Si l'importateur dispose de valeurs de mesure du véhicule complété par le carrossier, celles-ci peuvent également être soumises et utilisées comme base pour le calcul des valeurs de CO_2 selon la méthode d'interpolation, pour autant qu'il s'agisse d'une attestation officielle reconnue selon le ch.4.1.

7.4 Procédure de transmission des données du CoC

- Les données mentionnées aux ch. 7.1 et 7.2 de la présente directive doivent être envoyées à l'OFEN par courriel (co2-auto@bfe.admin.ch) sous la forme d'un fichier Excel (cf. exemple au ch. 7.5).
- Pour le décompte annuel final, seules les données qui ont été fournies à l'OFEN jusqu'au 31 janvier suivant l'année de référence seront prises en considération.
- Les importateurs qui remettent des données du CoC de VT et de VUL doivent établir une liste séparée pour chaque type de véhicule.

7.5 Exemple de transmission des données du CoC

IDE	Marque	N° VIN	Poids à vide	CO_2	Ino-Tech_ 1*	CO_2_1**	Colonnes supplémentaires***
CHEXX	Marque XY	ABC12345678901234	1707	199			
CHEXX	Marque XY	ABC98765432109876	1505	165	eX XX	1.2	
CHEXX	Marque XY	ABC12345432123454	1450	130			
CHEXX	Marque XY	ABC01230123012301	1395	125	eX XX	2	
CHEXX	Marque XY	ABC12312312312312	1425	127	eX XX	1.5	
CHEXX	Marque XY	ABC54321543215432	1430	120			

**Code de l'éco-innovation*

*** Baisse des émissions de CO_2 en g/km grâce à l'éco-innovation*

**** Colonnes supplémentaires pour les véhicules dont les émissions de CO_2 sont calculées selon l'annexe 4 de l'ordonnance sur le CO_2 (cf. ch. 4.1 – point 5). Pour ces véhicules, il convient de compléter au moins 3 colonnes avec les données du CoC suivantes (type de carburant : position 26 du CoC, puissance en kw : position 27 du CoC, type de transmission : position 28 du CoC).*

Les importateurs disposent d'un modèle Excel correspondant pour la remise des données : https://www.bfe.admin.ch/auto-co2 → Voitures de tourisme/voitures de livraison et tracteurs à sellette légers → Documents → Formulaires et notices → Remise des données_Template

7.6 Contrôle des données du CoC transmises

L'OFEN peut demander à l'importateur un duplicata ou une copie du CoC original aux fins de contrôle des données transmises (art. 23, al. 1bis, ordonnance sur le CO_2, RS 641.711). Dans le cas de MSV, il faut également fournir l'extrait généré par l'outil de calcul concernant les données calculées et servant de base.

8. Reprise de véhicules

Chaque importateur a la possibilité de céder des véhicules à un grand importateur pour le calcul de la sanction applicable dans le cadre des prescriptions concernant les émissions de CO_2. Le grand importateur reprend les véhicules concernés qui feront ainsi partie de son parc de véhicules neufs déterminant pour le calcul de la sanction (art. 22*a,* al. 1, ordonnance sur le CO_2). La cession doit être annoncée à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) avant la première immatriculation du véhicule en Suisse. Ladite annonce de cession doit se faire par le biais du formulaire « demande de cession ». Pour les cessions de listes (lots de plusieurs véhicules), le modèle Excel de l'OFEN doit être utilisé. Chaque liste doit correspondre à une seule et unique « demande de cession » et être transmise à l'OFEN avec le formulaire correspondant. Les documents doivent être envoyés par E-Mail à l'adresse suivante : auto@bfe.admin.ch. Afin d'effectuer une cession pour un tiers, il faut impérativement disposer d'une procuration de cession.

Les cessions après la première immatriculation en Suisse sont donc impossibles. Les véhicules ne peuvent être cédés qu'une seule fois. Une cession ne peut pas être révoquée (art. 22*a,* al. 3, ordonnance sur le CO_2).

Si un grand importateur reprend un véhicule d'un importateur conformément à l'art. 22*a* de l'ordonnance sur le CO_2, il doit s'assurer que ce véhicule a été importé et immatriculé en Suisse pour être utilisé conformément aux fins prévues et qu'il ne s'agit pas d'un abus de droit, dans le seul but de faire le commerce des crédits carbone (cf. aussi ch. 9).

9. Contournements des règles

Dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules neufs, l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) a constaté dans le passé davantage d'activités laissant présumer un abus de droit. Les activités constituant un abus de droit sont des actes entrepris dans le seul but de contourner des obligations légales, mais qui, en soi, ne violent pas les termes de la loi. Un tel comportement n'est pas protégé par la loi (art. 2, al. 2, CC). Les deux principaux types de comportements abusifs suivants ont été observés :

9.1 Immatriculation de véhicules sous un type de véhicule ne correspondant pas à leur utilisation

Un véhicule est modifié de manière à être classé dans une catégorie de véhicule qui est soit soumise à des valeurs cibles de CO_2 plus élevées, soit totalement exclue du champ d'application des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules neufs. Le but n'est pas de l'utiliser en tant que véhicule du type correspondant pour circuler en Suisse, mais de profiter des valeurs cibles de CO_2 plus élevées en vigueur ou de l'absence de valeurs cibles de CO_2 pour ce type de véhicule. Après cette première immatriculation déterminante en vertu de la loi sur le CO_2, le véhicule est transformé et, immédiatement ou après un court délai, il est immatriculé à nouveau sous le type initial de véhicule. Comme il s'agit de la deuxième mise en circulation, il n'est en principe pas comptabilisé dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2. Cette première immatriculation n'a pas de fin en soi puisque le véhicule n'est pas utilisé conformément à son immatriculation pour circuler en Suisse, mais n'est qu'un moyen d'éviter une sanction pour le véhicule en question.
Une telle pratique doit donc être considérée comme un abus de droit. Pour déterminer la sanction, on prendra en compte dans un tel cas l'immatriculation conformément à l'utilisation finale en Suisse et non pas l'immatriculation conformément à l'état lors de la première immatriculation.

9.2 Immatriculation de courte durée concernant des véhicules électriques

Des véhicules électriques sont importés en Suisse et officiellement immatriculés, mais ils ne sont pas ou presque pas utilisés en Suisse. Tout de suite après ou passé une courte période, les véhicules sont mis hors circulation et, dans certains cas, réexportés. Les véhicules ne sont donc pas importés et immatriculés pour une utilisation conforme aux fins prévues, c'est-à-dire pour circuler en Suisse, mais uniquement pour réduire la moyenne des émissions de CO_2 d'un parc de véhicules relevant de la législation sur le CO_2. Cette façon d'immatriculer des véhicules électriques n'a pas non plus de fin en soi, puisqu'elle ne vise pas l'utilisation du véhicule électrique pour circuler en Suisse, mais n'est qu'un moyen employé pour réduire ou éviter une sanction pour un parc de véhicules relevant de la législation sur le CO_2. Une telle pratique doit donc également être considérée comme un abus de droit.

9.3 Procédure applicable dans le cas de véhicules immatriculés de manière abusive

Les autorités chargées de l'exécution n'acceptent aucun acte d'abus de droit dans le cadre de l'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2 des véhicules et prennent des mesures appropriées si de telles activités sont constatées. Les véhicules concernés par les deux procédures décrites ci-dessus ne sont notamment pas pris en compte dans le cadre des prescriptions sur les émissions de CO_2.

10. Contact et interlocuteur

- Exécution des prescriptions concernant les émissions de CO_2
  Mirco Studer, mirco.studer@bfe.admin.ch, 058 462 54 07