

# Evaluation de l'efficacité des sanctions CO<sub>2</sub> pour les nouvelles voitures de tourisme et de livraison

## Office fédéral de l'énergie

### L'essentiel en bref

---

D'ici à 2020, la loi sur le CO<sub>2</sub> prévoit une réduction des gaz à effet de serre émises dans le pays d'au moins 20 % par rapport à 1990. L'édiction de prescriptions concernant les émissions de CO<sub>2</sub> est l'une des mesures prises par le Conseil fédéral en ce sens. En 2020, le trafic routier représentait environ 40 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> en Suisse. La mesure prévoit des incitations pour les importateurs de véhicules afin qu'ils proposent des véhicules à plus faibles émissions. Des valeurs cibles d'émissions calculées individuellement sont ainsi imposées aux véhicules importés. En cas de dépassement de ces valeurs, une sanction s'applique. Le total des sanctions payées a fortement augmenté depuis 2018. En 2021, il s'élevait à 28 millions de francs. Les frais d'exécution sont constants depuis 2012. En 2020, ils représentaient environ 1 % des recettes provenant des sanctions.

Le contrôle de l'efficacité de la mesure de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) se base sur la moyenne annuelle des émissions de tous les véhicules nouvellement immatriculés. Or, malgré une baisse notable, les objectifs fixés n'ont pas été atteints<sup>1</sup>, ce qui compromet la réalisation de l'objectif global de la législation sur le CO<sub>2</sub>, à savoir limiter le réchauffement de la planète à moins de deux degrés Celsius.

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a évalué l'efficacité des sanctions CO<sub>2</sub> pour les voitures de tourisme et de livraison neuves. Il arrive à la conclusion que la mesure a une efficacité limitée. Il estime même qu'elle est contre-productive à certains égards, par exemple parce que la méthode de calcul tient compte du poids du véhicule. Cette manière de faire incite à importer des véhicules plus lourds. De plus, il manque des incitations efficaces et nécessaires à l'intention des consommateurs. Le CDF fait quatre recommandations à l'OFEN concernant l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub>. Il invite aussi l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), responsable de la législation sur le CO<sub>2</sub>, de prendre en compte les propositions de l'OFEN en la matière.

#### **Pas de réintroduction des allègements transitoires**

L'introduction des sanctions CO<sub>2</sub> s'est accompagnée, de 2012 à 2015, d'allègements transitoires s'appliquant au calcul des émissions de CO<sub>2</sub> déterminantes pour un parc de véhicules importés. Ces allègements visaient à réduire temporairement l'impact financier sur les importateurs afin de donner au marché le temps de s'adapter à la nouvelle situation. Ils ont été provisoirement réintroduits en 2020, bien que le marché se soit entretemps très bien adapté à la mesure. Les nouveaux allègements et leur conception limitent ainsi l'efficacité des mesures. Le CDF recommande de ne pas réintroduire d'allègements transitoires à l'avenir.

---

<sup>1</sup> Cf. «Mise en œuvre des prescriptions sur les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures de tourisme en 2021».

## **L'intégration du poids dans la formule de calcul crée de fausses incitations**

Le poids des véhicules a des répercussions sur la valeur cible d'un parc de véhicules. Des sanctions s'appliquent lorsque cette valeur est dépassée. Pour les parcs de véhicules importés plus lourds, les valeurs cibles à respecter sont plus élevées. Les véhicules électriques et hybrides sont par nature plus lourds (poids des batteries ou double traction), les valeurs cibles sont donc plus élevées sans que les émissions moyennes du parc augmentent. Cela n'incite pas à importer des véhicules électriques ou hybrides plus légers. Le CDF recommande dès lors d'exclure ce segment de véhicules du calcul du poids moyen des flottes. Le système de calcul se base également sur le poids moyen de tous les véhicules nouvellement importés, relevé deux ans auparavant. Comme le poids du parc suisse de véhicules progresse constamment, les valeurs cibles spécifiques augmentent aussi pour les flottes de véhicules importés. Cela correspond à un allègement non intentionnel pour ces dernières et crée une incitation à importer en permanence des véhicules plus lourds. Le CDF recommande donc d'intégrer le poids de référence dans le calcul de manière à éviter cet effet.

## **La reprise du modèle de l'UE n'a pas les effets escomptés**

La Suisse a fixé des sanctions analogues à celles de l'Union européenne. Ainsi, le marché suisse n'est au moins pas plus attrayant que celui des pays voisins européens pour les importateurs de véhicules à fortes émissions. Toutefois, la mesure ne peut avoir qu'un effet limité sur la demande. Le CDF a constaté que la sanction est trop faible pour avoir un impact sur cette dernière. En effet, grâce au pouvoir d'achat élevé en Suisse par rapport à l'étranger, les importateurs peuvent la répercuter sur les clients.

Un coup d'œil aux pays européens voisins montre aussi que la mesure a été complétée, dans les pays où elle fonctionne, par des incitations pour les consommateurs. Des taxes uniques lors de l'immatriculation ou l'augmentation de l'impôt sur les véhicules à moteur en fonction des émissions sont efficaces dans ce contexte. En Suisse, des mesures similaires ne sont mises en œuvre que dans quelques cantons et dans une faible mesure.

## **Les émissions en conditions réelles doivent être surveillées de près**

En 2021, la Suisse a adopté un nouveau procédé de mesure pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> des divers types de véhicule. Par rapport à la méthode précédente, les écarts entre les tests et le fonctionnement en conditions réelles ont été réduit de moitié environ, ce dont se félicite le CDF. L'introduction du nouveau système de calcul s'est toutefois accompagnée d'une augmentation des valeurs cibles. Le CDF juge positive la baisse des valeurs cibles prévue dans un avenir proche.

Il est probable que les émissions mesurées s'écartent à nouveau des émissions réelles à l'avenir. Le projet de la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> prévoit à cet égard des possibilités de mettre en place des mesures de régulation. Le CDF recommande l'introduction d'une valeur seuil d'écart au-delà de laquelle des mesures appropriées doivent être prises.

**Texte original en allemand**