



Octobre 2021 (projet mis en consultation)

**Rapport explicatif
concernant la révision de l'ordonnance
sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique
(nouvelle méthode de calcul pour l'étiquette-énergie
des voitures de tourisme)**

Rapport explicatif
concernant la révision de l'ordonnance
sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique
(nouvelle méthode de calcul pour l'étiquette-énergie des voitures de tourisme)

Table des matières

1.	Présentation du projet	1
1.1	Contexte.....	1
1.2	Objectif.....	1
1.3	Nouvelle méthode de calcul.....	2
1.4	Modification des dispositions générales	2
2.	Conséquences financières, conséquences sur l'état du personnel et autres conséquences pour la Confédération, les cantons et les communes	3
3.	Conséquences économiques, environnementales ou sociales	3
4.	Comparaison avec le droit européen	3

1. Présentation du projet

La modification prévue de l'ordonnance du 1^{er} novembre 2017 sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE; RS 730.02) porte sur la méthode de calcul pour la répartition des voitures de tourisme entre les différentes catégories d'efficacité énergétique. En outre, une modification est apportée aux dispositions générales.

1.1 Contexte

Les prescriptions sur les indications de la consommation énergétique et autres caractéristiques des voitures de tourisme, voitures de livraison et tracteurs à sellette légers aident les personnes désireuses d'acheter ou de louer un véhicule (location à long terme ou voitures sur abonnement) à faire un choix éclairé. Ces informations offrent la garantie que la consommation, les émissions de CO₂ et (dans le cas des voitures de tourisme) la catégorie d'efficacité énergétique sont attestées de façon transparente et peuvent ainsi être prises en compte lors du choix d'un véhicule. L'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme doit être apposée bien visiblement sur toute voiture neuve sur le lieu de vente ou d'exposition.

La méthode actuelle de calcul permettant de délimiter les catégories d'efficacité énergétique prévoit que l'offre du marché – sur la base des réceptions par type (RT) – est répartie chaque année uniformément en sept catégories, de A à G, en fonction de l'efficacité énergétique. Vers fin 2021, il devrait être possible d'immatriculer des véhicules au moyen des données spécifiques du véhicule tirées du certificat de conformité (CoC) plutôt qu'avec les RT prédéfinies. Il est vraisemblable que de grands acteurs du marché soient rapidement en mesure d'immatriculer leurs modèles sur la base du CoC et que, par conséquent, la réception par type perde de son importance dès 2022 lors de l'immatriculation des catégories de véhicules concernées. Pour l'étiquette-énergie, cela implique qu'une représentation d'ensemble de l'offre du marché sur la base des RT ne sera plus possible à l'avenir. De plus, les RT ont été fortement marquées par les modèles équipés de moteurs à combustion. Souvent, un grand nombre de RT ont été créées pour de nombreux modèles de ce genre, afin de représenter les diverses versions. Pour les véhicules électriques, au contraire, le nombre de RT par modèle était souvent nettement plus faible car ils se déclinent en moins de versions. Par conséquent, les véhicules électriques énergétiquement efficaces sont sous-représentés dans la répartition entre les catégories, ce qui provoque certaines distorsions dans le calcul permettant de délimiter les catégories. Des modèles affichant une consommation qui génère des émissions de CO₂ largement supérieures à la valeur cible de 118 g/km se retrouvent ainsi dans la catégorie d'efficacité énergétique A.

1.2 Objectif

Avec la présente révision de l'OEEE, la méthode de calcul visant à délimiter les catégories et à répartir les voitures de tourisme entre les différentes catégories d'efficacité énergétique est remaniée. Cette nouvelle formule poursuit les objectifs suivants:

- La répartition des véhicules dans les catégories d'efficacité énergétique doit mieux coïncider avec les prescriptions en matière d'émissions de CO₂ et contribuer davantage à leur mise en œuvre.
- Lors de cette répartition, l'énergie utilisée pour la production des carburants ainsi que de l'électricité continue à être prise en compte. C'est pourquoi l'équivalent essence d'énergie primaire doit demeurer la base.
- L'efficacité énergétique demeure le critère de répartition des véhicules dans les catégories d'efficacité énergétique. Une étiquette portant exclusivement sur les émissions de CO₂ ne reflète pas l'esprit de la loi sur l'énergie (LEne), car certaines technologies émettant peu de CO₂ mais consommant beaucoup d'énergie se trouveraient privilégiées. De plus, une

étiquette portant exclusivement sur les émissions de CO₂ ne serait pas admissible au regard de la base légale actuelle (LEne).

Dans l'optique de l'abandon des RT suisses et de l'introduction d'une immatriculation fondée sur les données du CoC, propres au véhicule, la représentation de l'offre du marché telle qu'on la connaît jusqu'à présent ne sera pratiquement plus possible. D'où la nécessité d'adapter la méthode de calcul en se basant sur la nouvelle situation en matière de données des véhicules (abandon des RT) et, dans le même temps, d'empêcher les distorsions. L'abandon des RT aura également des répercussions sur le calcul de la moyenne des émissions de CO₂. Il en est tenu dûment compte par la révision de l'art. 12, al. 3.

1.3 Nouvelle méthode de calcul

La nouvelle méthode de calcul prévoit qu'une valeur de comparaison (*benchmark*) est définie sur la base de la valeur cible concernant les émissions de CO₂ fixée à l'art. 17b, al. 2, let. a, de l'ordonnance le CO₂ (RS 641.711). Cette valeur est convertie en équivalent essence d'énergie primaire et la limite entre les catégories B et C est définie. Les limites de catégories restantes sont calculées en comptabilisant un écart de 20% vers le haut et vers le bas. Ces 20% sont calculés sur la base de l'équivalent essence d'énergie primaire correspondant à la valeur cible de CO₂ de 118 g/km. Pour les véhicules possédant uniquement des valeurs calculées selon la méthode NEDC, des limites spécifiques sont fixées.

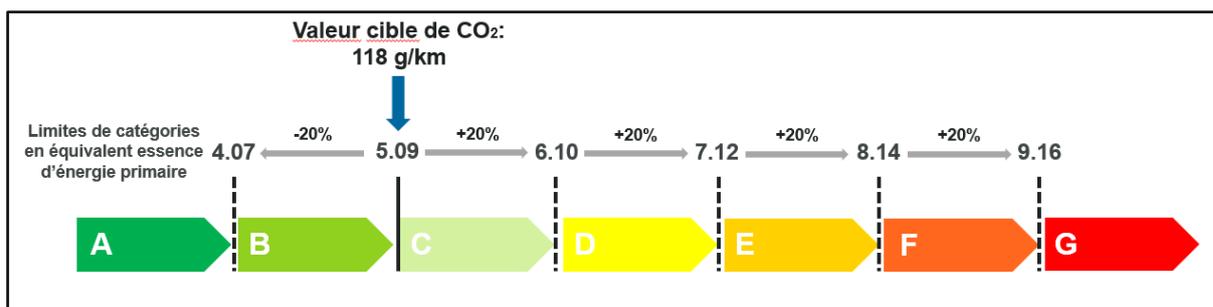


Illustration 1: Représentation de la nouvelle méthode de calcul fondée sur la valeur cible pour les émissions de CO₂ fixée à 118 g/km (selon la procédure WLTP)

Globalement, le passage à la nouvelle méthode de calcul conduit à une répartition reflétant des exigences plus élevées qu'actuellement. Seuls les modèles réellement efficaces sont attribués aux catégories A et B; les autres modèles se retrouvent dans les catégories C à G. La nouvelle méthode permet par ailleurs une répartition plus différenciée des véhicules électriques (les modèles électriques ne seront pas tous attribués à la catégorie A). C'est un point important en raison de l'augmentation attendue du nombre de véhicules électriques, dont l'efficacité énergétique varie. Les modèles hybrides rechargeables (*plug-in hybrid electric vehicle*, PHEV) sont, eux aussi, mieux répartis entre les catégories A à G, ce qui s'avère important pour classer de manière plus réaliste les véhicules de ce type, eu égard aux écarts parfois importants constatés dans la consommation réelle et à la consommation élevée lors de la conduite électrique. Cela étant, en raison de la forte croissance de la part de marché et de l'offre sur le marché des véhicules électriques performants, de nombreux véhicules se trouveront dans les catégories A et B.

1.4 Modification des dispositions générales

Le secteur de la mobilité se trouve en phase de transition et de nouveaux modèles commerciaux voient le jour. Les offres de location de longue durée de véhicules neufs sur plusieurs années (abonnements pour voitures) fleurissent sur le marché ces derniers mois. Le client a alors le choix entre différentes voitures neuves. La précision apportée à l'art. 2 clarifie le fait que ces nouvelles offres (en plus de la vente classique) relèvent également du champ d'application de l'OEEE.

2. Conséquences financières, conséquences sur l'état du personnel et autres conséquences pour la Confédération, les cantons et les communes

La révision de l'OEEE n'entraîne pas de dépenses supplémentaires permanentes pour la Confédération au niveau de l'exécution. Il faut uniquement s'attendre à une charge financièrement légèrement accrue pour la communication au moment de l'introduction ainsi qu'à de faibles coûts pour la transition. Il convient d'assurer une communication intensive et la coordination avec les cantons, l'économie, la population et les autres acteurs concernés. Le passage à la nouvelle méthode de calcul modifie certes la répartition des voitures de tourisme dans les différentes catégories d'efficacité énergétique, mais l'actualisation annuelle réalisée jusqu'à présent entraînait également des changements. Il faut s'attendre à un certain durcissement des critères pour les véhicules à moteur à combustion, qui peut se répercuter sur les recettes perçues par les cantons au titre de l'impôt sur les véhicules à moteur dans les cas où l'étiquette-énergie sert de base de calcul pour le canton. Toutefois, l'évolution actuelle sur le marché se caractérise par une augmentation marquée des véhicules électriques et des véhicules hybrides ou hybrides rechargeables énergétiquement efficaces.

3. Conséquences économiques, environnementales ou sociales

Les indications quant à la consommation d'énergie et aux émissions de CO₂ ainsi que le marquage des véhicules servent à combler des déficits d'information. Avec l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme, les acheteurs bénéficient ainsi d'une transparence accrue. Grâce aux indications sur la consommation et les émissions, ils ont la possibilité d'opérer un choix éclairé lors de l'achat, en tenant notamment compte de l'efficacité énergétique. La nouvelle méthode de calcul contribue à la réalisation des valeurs cibles en matière d'émissions de CO₂ et des objectifs dans le domaine de l'efficacité énergétique. Les modifications requises au titre de la présente révision peuvent se faire dans le cadre des actualisations annuelles. Ainsi, les acteurs du secteur n'ont pas de charges de personnel ou financières supplémentaires à assumer.

4. Comparaison avec le droit européen

En ce qui concerne le marquage des voitures de tourisme neuves, la directive 1999/94/CE prescrit le cadre dans lequel les États membres de l'UE édictent leurs propres directives dans la législation nationale; la méthode de calcul pour la répartition des voitures de tourisme dans les catégories d'efficacité énergétique et la conception de l'étiquette notamment ne sont pas prescrites. Dans la mise en œuvre du marquage des voitures de tourisme, la Suisse se base sur le cadre réglementaire défini par l'Union européenne et prend en compte les expériences faites dans le contexte européen.