

02.04.2025 - 16:36 Uhr

## Décision sur l'ordonnance CO2: le Conseil fédéral scelle une surréglementation de l'industrie automobile nuisible à l'économie

Berne (ots) -

En décidant aujourd'hui de mettre en vigueur l'ordonnance sur le CO2 avec effet rétroactif au 1er janvier 2025, le Conseil fédéral court le risque de causer d'importants dommages économiques. Les prescriptions applicables aux véhicules neufs, qui sont nettement plus sévères que dans le reste de l'Europe malgré les nombreux avertissements d'auto-suisse, sont également appliquées aux contrats et aux livraisons de véhicules déjà conclus. Un avis de droit correspondant, rédigé par le professeur de droit économique Peter Hettich de l'université de Saint-Gall, avait en effet discerné d'énormes violations du droit en cas de mise en vigueur rétroactive. Dans l'ordonnance qu'il a adoptée, le Conseil fédéral n'a tenu compte que de quelques-unes des revendications formulées par auto-suisse et l'ensemble des associations économiques et routières lors de la procédure de consultation, telles que les crédits de valeurs cibles pendant trois ans pour le dépassement de certaines parts de marché des véhicules à prise. En conséquence, la troisième économie importatrice de Suisse se verra imposer des sanctions élevées se chiffrant en centaines de millions, qui entraîneront des suppressions massives d'emplois. Les préjudices pour l'industrie automobile sont considérables, tout comme les dommages collatéraux pour l'économie dans son ensemble. auto-suisse envisage désormais d'intenter une action en justice contre cette ordonnance hostile à l'économie.

"Comme aucun référendum n'a abouti, il n'existe aucune base légale ni pour la modification de la loi sur le CO2 ni pour les modifications de l'ordonnance sur le CO2", constate **Peter Hettich, professeur en droit public économique avec prise en compte du droit de la construction, de la planification et de l'environnement à l'université de Saint-Gall (HSG)**, dans son avis. De plus, les règles que le Conseil fédéral vient de mettre en vigueur avec effet rétroactif ne correspondent pas à la volonté du Parlement. La loi sur le CO2 stipule à plusieurs reprises que le Conseil fédéral doit aligner les prescriptions relatives aux véhicules neufs et leurs réglementations détaillées sur celles de l'Union européenne.

Cela a été ignoré à plusieurs reprises lors de l'élaboration de l'ordonnance. C'est le cas, par exemple, pour les crédits de valeurs cibles pour les parts de marché élevées de véhicules électriques et hybrides rechargeables: si un constructeur dépasse ces valeurs cibles, il reçoit un crédit sur son objectif de flotte. La réglementation adoptée aujourd'hui pour les voitures de tourisme ne couvre que la période allant jusqu'en 2027, alors que l'UE propose des incitations à la vente correspondantes pour les moteurs électriques chaque année jusqu'en 2029.

De même, on a omis d'exclure certaines catégories particulières de véhicules de transport de marchandises de l'application de la loi sur le CO2, ignorant ainsi la faible demande du marché pour les camionnettes électriques. Un renchérissement massif de l'offre de voitures de livraison pèsera donc sur les artisans, les transporteurs et de nombreux autres professionnels, alors que le développement de l'écosystème pour la mobilité électrique stagne. Il est également regrettable que l'ordonnance qui vient d'être adoptée ne soutienne pas toutes les activités de réduction du CO2. Elle rate par exemple l'occasion d'exploiter pleinement le potentiel des carburants biogènes et synthétiques.

"L'avis de droit du professeur Hettich montre clairement que le Conseil fédéral et l'administration ne peuvent pas simplement changer les règles du jeu avec effet rétroactif", constate le **directeur d'auto-suisse, Peter Grünenfelder**. "De plus, les réglementations de l'ordonnance sur le CO2 vont beaucoup plus loin que les normes internationales, ce qui rend le tout encore plus cher. Si la population suisse n'achète pas assez de véhicules électriques, les importateurs risquent de devoir payer des pénalités allant jusqu'à plusieurs centaines de millions de francs rien que pour l'an 2025. Une telle politique risque de menacer sérieusement l'existence des entreprises automobiles suisses, dont une activité commerciale rentable sera quasiment rendue impossible par l'État." La compétitivité de l'ensemble de l'économie automobile suisse avec quelque 100'000 emplois et 4'000 entreprises est ainsi massivement entravée. "Nous devons nous attendre à des suppressions de milliers d'emplois, à la réduction du réseau de concessionnaires et à la fermeture de garages", poursuit Peter Grünenfelder.

"Beaucoup ne semblent pas se rendre compte qu'en fin de compte, ce ne sont pas les importateurs de véhicules ou l'industrie automobile qui doivent payer les sanctions contre le CO2, mais que les coûts croissants seront

répercusés sur les prix de vente et que l'ensemble de l'économie ressentira donc cet effet de renchérissement", explique **Thomas Rücker, directeur d'auto-suisse**. "Les dispositions d'exécution prévues jusqu'à présent montrent entre autres un durcissement par rapport aux prescriptions européennes. Cet excès de zèle entraîne des dommages économiques inutiles et ne correspond pas à l'intention du législateur. Cette manière de procéder affaiblit sensiblement l'industrie suisse. En dépit de la loi CO2, qui est, elle, incontestée, les dispositions d'exécution ont été conçues de manière à imposer des distorsions supplémentaires du marché. À notre avis, l'ordonnance sur le CO2 décidée est une occasion manquée de trouver une solution de régulation viable pour les consommateurs et l'économie. La pression sur le secteur automobile, notamment sur les importateurs et les garagistes, s'intensifie énormément, ce qui pèsera sensiblement sur la création de valeur des entreprises."

Contact:

Thomas Rücker  
Directeur  
T 079 529 12 02  
thomas.ruecker@auto.swiss

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100003597/100930207> abgerufen werden.