



Berne, le 14 août 2024

Nouveau régime d'admission des véhicules – révision partielle de cinq ordonnances relevant du droit de la circulation routière

Rapport explicatif en vue de l'ouverture de la procédure de consultation



Rapport explicatif relatif au nouveau régime d'admission des véhicules – révision partielle de cinq ordonnances relevant du droit de la circulation routière

Aperçu

Le projet de révision a pour but de :

- moderniser, numériser et rendre plus efficace la procédure suisse d'admission des véhicules, tout en l'harmonisant avec les dispositions relatives à l'échange de certificats de conformité électroniques selon le règlement (UE) 2018/858 ;
- reprendre le certificat de conformité électronique du règlement (UE) 2018/858 en guise de nouveau document d'admission dans les ordonnances suisses ;
- satisfaire les exigences de la motion Darbellay 13.3818 « Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière » ;
- satisfaire les exigences de la motion Reimann 16.3846 « Réception par type des véhicules routiers. Réduire la bureaucratie en abolissant le timbre de contrôle » ;
- calculer le rapport puissance-poids des motocycles de manière uniforme dans toute la Suisse, selon la même méthode que dans l'Union européenne.

Contexte

En Suisse, plusieurs véhicules d'un même type, d'une même variante ou d'une même version peuvent être admis à la circulation sur la base d'une réception par type ou d'une fiche technique de l'OFROU après avoir été soumis à un contrôle en vue de l'immatriculation effectué par le service cantonal des automobiles. L'admission d'un véhicule individuel peut également se faire sur présentation d'un certificat de conformité européen (en anglais : *Certificate of Conformity – CoC*) sur support papier, ou avec des attestations ou déclarations de conformité correspondantes, en combinaison avec un contrôle d'identification ou un contrôle de fonctionnement. Si ces documents ne sont pas disponibles pour un véhicule donné, un examen technique approfondi est effectué.

Comme une réception par type suisse ou une fiche technique contient l'ensemble des données d'une variante d'un véhicule par exemple, il est possible d'admettre à la circulation un grand nombre de véhicules de la même variante à l'aide de ce seul document, ce qui permet à la plupart des importateurs de faire immatriculer des véhicules de manière relativement simple. Par conséquent, la majeure partie des immatriculations de véhicules en Suisse s'appuie jusqu'à présent sur des données de véhicules entiers, qui doivent être examinées et approuvées au préalable par l'OFROU au titre de la réception par type ou préparées sous forme de fiche de données.

Jusqu'à présent, un petit importateur (importation de moins de 50 voitures de tourisme ou de six voitures de livraison par an selon l'art. 20 de l'ordonnance sur le CO₂) présentait toujours son véhicule au service des automobiles. Celui-ci admettait le véhicule à la circulation sur la base d'un CoC sur support papier ou d'autres documents contenant les données individuelles du véhicule. La plupart des CoC sur support papier ont été établis par les constructeurs sur la base de la directive 2007/46/CE ou le sont sur la base du nouveau règlement (UE) 2018/858 et fournis avec chaque véhicule des catégories M¹, N² et O³ visés à l'art. 12, al. 1, OETV.

Avec le règlement (UE) 2018/858, qui remplace la directive 2007/46/CE, l'Union européenne a introduit depuis le 1^{er} septembre 2020 un nouveau régime d'admission et de réception par type pour les véhicules des catégories M¹, N² et O³. À partir du 5 juillet 2026, les constructeurs de véhicules bénéficiant de réceptions générales UE seront tenus de fournir un certificat de conformité européen électronique (eCoC) pour chaque véhicule aux autorités compétentes en matière de réception des États membres de l'UE. Dans l'Union européenne, l'admission des véhicules des catégories M, N et O bénéficiant d'une réception générale UE s'effectuera donc sur la base de jeux de données concernant des véhicules

¹ Véhicules automobiles affectés au transport de personnes : voitures de tourisme, minibus et autocars

² Véhicules automobiles affectés au transport de marchandises : camions et voitures de livraison

³ Remorques

individuels (eCoC). Si les constructeurs peuvent fournir un eCoC aux autorités compétentes en matière de réception, ils seront dispensés de l'obligation actuelle d'établir un CoC sur support papier et de le joindre au véhicule.

Les autorités de réception des États membres de l'UE échangent ces eCoC via le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS, *European Car and Driving Licence Information System*). EUCARIS permet de partager et de consulter les données des registres centraux des véhicules et des permis de conduire des États participants. La Suisse est membre d'EReg, l'organisation qui gère EUCARIS, et bénéficie de ce fait de différentes prestations dont l'obtention de eCoC via EUCARIS.

Pour être en mesure, à partir de 2026, d'obtenir des données de l'eCoC de la part des autorités de réception des États membres de l'UE, l'OFROU a instauré la possibilité, avec le projet « Nouveau régime d'admission des véhicules (NRAV) », que des véhicules soient admis à l'avenir, en Suisse aussi, sur la base de jeux de données de l'eCoC concernant des véhicules individuels. L'application métier « Initial Vehicle Information and Type Approval System » (IVITA-S) collecte via EUCARIS des données de l'eCoC pour le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC). Techniquement, cette application fait partie du SIAC et elle est activement connectée à EUCARIS depuis novembre 2021 afin de permettre des essais pilotes et l'introduction progressive de l'admission des véhicules sur la base du eCoC.

L'un des objectifs du projet « Nouveau régime d'admission des véhicules (NRAV) » est de remplacer l'application métier TARGA, utilisée depuis 1984 pour la délivrance de la réception par type. Les fonctions de TARGA seront transférées dans l'application IVITA-S et donc intégrées dans le SIAC.

La révision partielle de cinq ordonnances relevant du droit de la circulation routière vise à instaurer dans le droit suisse les bases légales nécessaires pour les changements en cours et prévus dans le cadre du projet NRAV en ce qui concerne l'admission des véhicules et le traitement des données. Comme les bases juridiques internationales dans l'ARM relatives à l'obtention d'eCoC pour les véhicules des catégories M, N et O auprès des autorités étrangères compétentes en matière de réception ne sont pas encore disponibles, les bases légales dans le droit suisse de la circulation routière sont maintenues pour le système d'admission actuel, de sorte que les véhicules pourront continuer à être admis à la circulation sur la base de réceptions par type suisses, de fiches de données, de CoC sur support papier ou d'autres documents.

Ces révisions permettent de satisfaire les exigences des motions Darbellay 13.3818 « Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière » et Reimann 16.3846 « Réception par type des véhicules routiers. Réduire la bureaucratie en abolissant le timbre de contrôle », en suspens respectivement depuis 2016 et 2018.

La révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC, RS 741.51) permet en outre d'harmoniser la méthode de calcul du rapport puissance-poids des motocycles avec le droit européen. Le rapport puissance-poids inscrit dans le permis de circulation détermine si la conduite d'un motocycle requiert le permis de conduire de la catégorie A pour les motocycles de puissance illimitée ou le permis de conduire de la catégorie A pour les motocycles de puissance limitée.

Présentation du projet

Passage du régime d'admission des véhicules basé sur les données relatives au type à celui fondé sur les données initiales des véhicules individuels : contrairement à la réception par type, qui autorise une certaine marge de manœuvre pour certaines données (plages de valeurs), les données initiales individuelles contenues dans un eCoC pour un véhicule spécifique sont précises et exactes, ce qui présente des avantages pour l'analyse statistique des données d'immatriculation. L'évaluation des émissions de CO₂ des voitures neuves, par exemple, gagnera en précision à l'avenir et les charges liées à la remise volontaire de CoC individuels deviendront superflues. Mais avant tout, les données concernant les véhicules individuels simplifient l'immatriculation par les services des automobiles,

puisque ces derniers n'ont plus besoin de saisir les données des véhicules. L'OFROU peut consulter les données des véhicules qui disposent d'un eCoC via EUCARIS.

Obtention par l'OFROU de certificats de conformité électroniques provenant d'EUCARIS via la nouvelle application métier IVITA-S : une refonte de la procédure suisse d'admission des véhicules s'impose, dans la mesure où le CoC est déjà utilisé depuis plusieurs années dans l'UE pour l'admission à la circulation d'une grande partie des véhicules. Ces certificats de conformité contiennent les données initiales concernant des véhicules individuels (description du véhicule à sa sortie d'usine) et sont actuellement fournis encore principalement sur support papier. À partir du 5 juillet 2026, seuls des eCoC seront échangés via EUCARIS pour les véhicules des catégories M, N et O. La nouvelle application métier IVITA-S a été développée pour que l'Office fédéral des routes puisse obtenir et enregistrer depuis EUCARIS ces certificats électroniques pour les véhicules importés en Suisse ; elle permettra le transfert des données nécessaires d'EUCARIS vers le SIAC.

Arrêt de l'application métier TARGA et transfert des fonctions dans la nouvelle application métier IVITA-S : l'application TARGA, en service depuis 1984, ne peut plus être développée ni utilisée, pour des raisons liées à la sécurité de l'information, à la fin de vie de la technologie de base et au manque de personnel spécialisé pour continuer à l'exploiter. Il est donc impératif de remplacer TARGA le plus rapidement possible par la nouvelle application métier IVITA-S. L'accès est maintenu pour les services des automobiles.

Introduction d'une fiche de données électronique par véhicule : pour chaque nouveau véhicule complet ou complété disposant d'un jeu de données initiales concernant un véhicule individuel sous la forme d'un eCoC, l'OFROU prépare ces données sous la forme d'une fiche de données électronique. L'avantage de cette dernière est que les données initiales du véhicule peuvent être facilement consultées, y compris par les services impliqués dans le processus d'immatriculation. L'importateur, le transitaire ou le garage par exemple peuvent accéder aux données d'un véhicule spécifique via le numéro de matricule. La fiche de données électronique contient des données techniques reflétant l'état du véhicule après sa construction ainsi que le nom et l'adresse du constructeur et des importateurs, lesquels ont préalablement donné leur accord écrit à la communication de leurs données personnelles. Ces fiches seront mises à la disposition du public en libre accès dans un registre de l'OFROU. Elles ne produisent aucun effet juridique et ont uniquement une valeur informative.

Mise en œuvre de la motion Darbellay 13.3818 : la motion Darbellay demande que les bases légales soient adaptées de manière à ce que les véhicules neufs réceptionnés dans l'UE puissent être mis en circulation sans avoir à passer d'examen auprès des guichets d'admission des services des automobiles. La proposition actuelle prévoit une immatriculation purement administrative pour la majorité des voitures de tourisme légères de la catégorie M₁ qui disposent d'un certificat de conformité européen électronique. Cette mesure permettra d'admettre à la circulation routière les trois quarts des voitures neuves de manière purement administrative. Les données des eCoC peuvent certes être utilisées pour l'admission de tous les autres véhicules des catégories M, N et O, mais ces véhicules devront toujours être présentés au service des automobiles pour un contrôle en raison des différences entre les catégories de véhicules européennes et suisses. Par exemple, les formes de carrosserie prévues par le droit suisse ne sont pas identiques à celles de l'UE. De plus, des informations obligatoires (codes) doivent parfois être inscrites dans le permis de circulation suisse, ce qui n'est pas le cas dans l'UE. Pour combler l'écart entre le droit européen et le droit suisse, il est nécessaire de procéder à une révision complète et approfondie des règles en matière d'admission et des prescriptions techniques dans la législation sur la circulation routière.

Mise en œuvre de la motion Reimann 16.3846 : la motion Reimann, qui demande la suppression ou la numérisation des émoluments additionnels visés au ch. 3 de l'annexe 3 de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) pour les véhicules dont le type a été réceptionné, doit être mise en œuvre dans la mesure où un émolument doit être perçu pour tous les véhicules admis à la circulation sur la base d'un produit de l'OFROU, qu'il s'agisse d'une réception par type établie par l'OFROU, d'une fiche de données ou d'un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel. Il ne sera plus nécessaire de coller le timbre de contrôle, car le processus de paiement sera numérisé. Les grands

importateurs au sens des prescriptions sur les émissions de CO₂ paient ces nouveaux émoluments au moyen d'une facture annuelle. Les petits importateurs peuvent utiliser une solution de micropaiement. Cette solution permet de satisfaire les exigences de la motion Reimann, dans la mesure où il n'est plus nécessaire de coller le timbre de contrôle. La suppression des émoluments ne peut toutefois pas être mise en œuvre, car la numérisation entraîne aussi des coûts pour la Confédération, lesquels doivent être supportés par le consommateur.

Nouvelle méthode de calcul pour le rapport puissance-poids des motocycles : désormais, le « rapport puissance-poids » désigne le « rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche » (auparavant : « rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide »). Le poids en ordre de marche est le poids à vide, mais sans l'équipement spécial, sans les poids pour le stockage de carburants alternatifs et sans le conducteur (art. 136, al. 1, OETV).

La valeur limite du rapport puissance-poids sera indiquée à un chiffre après la virgule dans le texte de l'ordonnance, afin de s'aligner sur le contenu de la directive européenne.

Entrée en vigueur des modifications : il est prévu que les modifications d'ordonnances présentées dans ce document entrent en vigueur dans le courant de l'automne 2025.

Table des matières

1	Présentation du projet	7
1.1	Système actuel d'immatriculation des véhicules en Suisse	7
1.2	Numérisation de la procédure d'immatriculation des véhicules dans l'UE	8
1.3	Futur système d'immatriculation des véhicules en Suisse	10
1.4	Portail pour les petits importateurs et les importateurs directs (portail KDI)	13
1.5	Véhicules de la catégorie M1 d'un poids inférieur ou égal à 3,50 t et bénéficiant d'une réception générale UE	14
1.6	Fiche de données (« liste publique » selon l'art. 17, al. 4, P-OSIAC)	16
1.7	Facturation des émoluments	16
1.8	Mise en œuvre de la motion Darbellay	17
1.9	Mise en œuvre de la motion Reimann	17
1.10	Rapport puissance-poids des motocycles	18
2	Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	18
3	Commentaires des dispositions	19
3.1	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)	19
3.2	Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC)	22
3.3	Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)	26
3.4	Ordonnance du 7 novembre 2007 régissant les émoluments de l'Office fédéral des routes (ordonnance sur les émoluments de l'OFROU, OEmol-OFROU)	27
3.5	Ordonnance du 30 novembre 2018 sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (OSIAC)	28
4	Conséquences	29
4.1	Conséquences pour la Confédération (finances, personnel et autres)	29
4.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	30
4.3	Conséquences économiques	30
4.4	Conséquences pour l'environnement et la société	30
4.5	Autres conséquences	30
5	Aspects juridiques	30
5.1	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	30
5.2	Bases juridiques	31
5.3	Délégation de compétences législatives	31
5.4	Protection des données	31
6	Glossaire	32

1 Présentation du projet

1.1 Système actuel d'immatriculation des véhicules en Suisse

Jusqu'à présent, l'admission à la circulation des véhicules automobiles et remorques neufs fabriqués en série s'effectuait de la manière suivante :

a. Immatriculation d'un véhicule sur la base d'une réception par type suisse contenant les données du véhicule entier

L'importateur ou le constructeur de véhicules neufs dépose une demande d'établissement d'une réception par type suisse (RT-CH) qui contient les données du véhicule entier pour un certain type, une certaine variante ou une certaine version de véhicule. L'OFROU délivre une réception par type contre le paiement d'un émolument de 300 francs. La RT-CH comprend des données pour un type de véhicule, avec des valeurs précises ou des plages de valeurs (fourchettes de poids par ex.). Sur la base de celle-ci, l'importateur peut ensuite faire immatriculer par le service cantonal des automobiles autant de véhicules importés du type, de la variante ou de la version mentionnés dans la RT-CH qu'il le souhaite, pour autant que ces véhicules soient conformes aux valeurs qui y sont indiquées.

Le détenteur d'une RT-CH peut remplir et signer lui-même le rapport d'expertise pour un nouveau véhicule qu'il veut faire immatriculer sur cette base, indépendamment de la catégorie de véhicule (art. 75, al. 1, OAC), ou il peut confier ces travaux à une entreprise habilitée à procéder à des contrôles garage pour les catégories de véhicules visées à l'art. 32, al. 2, OETV. Il n'a plus besoin de présenter le véhicule au service des automobiles pour un contrôle. Selon les bases légales actuelles, il n'est pas exclu que les véhicules automobiles lourds puissent aussi être immatriculés de manière purement administrative. Un sondage mené auprès des services des automobiles a montré que cette possibilité n'a guère été utilisée pour les véhicules automobiles lourds et que ce type d'immatriculation constitue une lacune en matière de sécurité à laquelle il convient de remédier.

b. Immatriculation d'un véhicule sur la base d'une fiche suisse de données contenant les données du véhicule entier

En établissant un certificat de conformité européen (CoC papier ou eCoC), l'autorité européenne compétente en matière de réception atteste que le véhicule en question bénéficie d'une réception générale UE (RG-UE) et qu'il est donc conforme à toutes les réglementations européennes au moment de la délivrance de celle-ci. La réception générale UE d'un véhicule est établie par l'autorité de réception d'un État membre (par ex. le *Kraftfahrt-Bundesamt [KBA]*, autrement dit l'Office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur). Les véhicules bénéficiant d'une réception générale UE sont reconnus par la Suisse, car ils relèvent de l'accord du 21 juin 1999 relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité (ARM ; RS 0.946.526.81), conclu dans le cadre des accords bilatéraux I entre la Confédération suisse et la Communauté européenne.

Lorsque des véhicules neufs importés disposent d'une réception générale UE, il est possible de demander à l'OFROU, en lieu et place d'une RT-CH, une fiche de données suisse, dont le coût de 100 francs est inférieur à celui d'une RT-CH, à condition que l'importateur transmette préalablement les données du véhicule par voie électronique. A défaut, une fiche de données suisse sera facturée 300 francs, car l'OFROU doit dans ce cas établir la fiche de données sur la base de la réception générale UE, c'est-à-dire qu'il doit rechercher les données du véhicule dans les documents correspondants. Une fiche de données suisse comprend des valeurs précises ainsi que des plages de valeurs pour un type, une variante ou une version de véhicule. Sur la base de celle-ci, l'importateur peut ensuite faire immatriculer par le service cantonal des automobiles autant de véhicules importés du type, de la variante ou de la version mentionnés dans la fiche qu'il le souhaite, pour autant que ces véhicules soient conformes aux valeurs qui y sont indiquées.

À l'instar de la RT-CH, le détenteur d'une fiche de données suisse peut remplir et signer lui-même le rapport d'expertise pour un nouveau véhicule qu'il veut faire immatriculer sur cette base, indépendamment de la catégorie de véhicule (art. 75, al. 1 OAC) ou il peut confier ces travaux à une entreprise habilitée à procéder à des contrôles garage pour les catégories de véhicules visées à

l'art. 32, al. 2, OETV. Il n'a plus besoin de présenter le véhicule au service des automobiles pour un contrôle. Selon les bases légales actuelles, il n'est pas exclu que les véhicules automobiles lourds puissent aussi être immatriculés de manière purement administrative. Un sondage mené auprès des services des automobiles a montré que cette possibilité n'a guère été utilisée pour les véhicules automobiles lourds et que ce type d'immatriculation constitue une lacune en matière de sécurité à laquelle il convient de remédier.

c. Immatriculation d'un véhicule sur la base de données concernant un véhicule individuel avec contrôle auprès du service des automobiles

Un véhicule neuf peut être présenté pour un contrôle individuel auprès du service des automobiles. Dans ce cas, le rapport d'expertise est rempli par ce dernier. Selon les documents fournis pour prouver le respect des prescriptions sur la construction et l'équipement, un contrôle d'identification, un contrôle de fonctionnement (art. 30a OETV) ou un examen technique approfondi (art. 30b OETV) est nécessaire. La preuve peut être apportée par un certificat de conformité européen sur support papier ou par d'autres attestations de contrôle telles que des déclarations de conformité ou des rapports d'un organe d'expertise reconnu. Le service des automobiles peut déléguer à des garages (contrôle garage au sens de l'art. 32 OETV) la rédaction du rapport d'expertise et le contrôle de fonctionnement des voitures automobiles légères, des remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t, des motocycles, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur. Si un particulier importe par exemple une voiture de livraison de catégorie N₁, disposant d'un certificat de conformité européen sur support papier, le véhicule doit en principe être présenté au service des automobiles pour un contrôle de fonctionnement (art. 30a, al. 1, let. a, OETV). Comme les services des automobiles peuvent déléguer ces contrôles à des garages (art. 32, al. 1 et 2, OETV), l'importateur peut aussi amener le véhicule chez un garagiste qui réalisera le contrôle, rédigera le rapport d'expertise et l'enverra au service des automobiles en vue de l'immatriculation. Dans ce cas, il n'est plus nécessaire de présenter le véhicule au service des automobiles pour un contrôle physique.

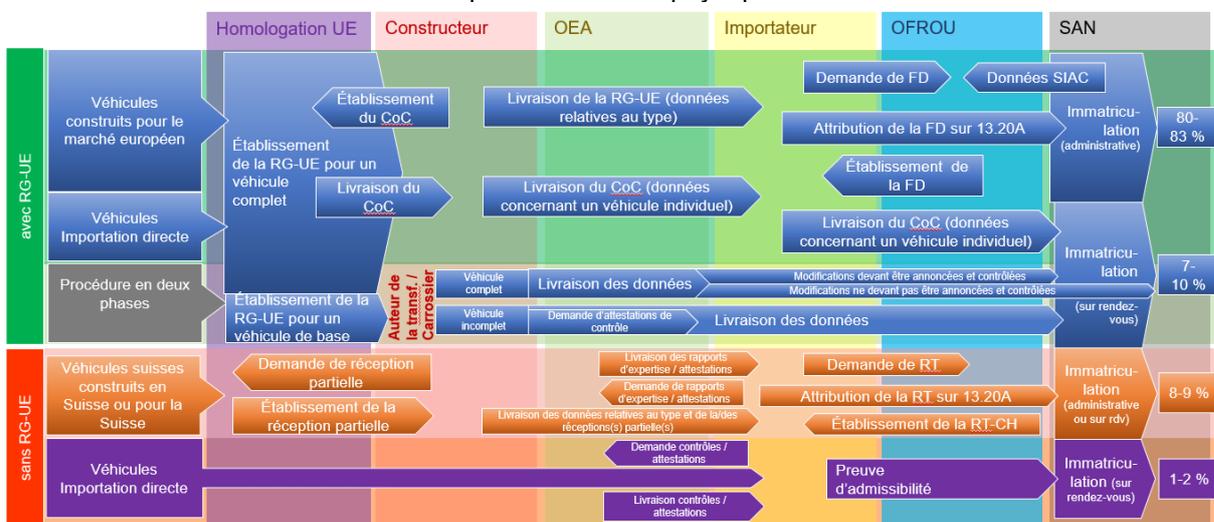


Illustration 1: Situation actuelle de la procédure d'immatriculation des véhicules

Actuellement, environ 83 % des véhicules sont immatriculés sur la base d'une fiche de données suisse. Près de 7 % des immatriculations s'effectuent avec un CoC. Les 10 % restants sont immatriculés au moyen d'une réception par type ou sont dispensés de la réception par type.

1.2 Numérisation de la procédure d'immatriculation des véhicules dans l'UE

Avec le règlement (UE) 2018/858⁴, l'UE a introduit au 1^{er} septembre 2020 un nouveau régime de réception par type et d'admission à la circulation pour les véhicules des catégories M, N et O. Ce

⁴ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.

nouveau règlement prévoit qu'à partir du 5 juillet 2026, les constructeurs de véhicules bénéficiant d'une réception générale UE seront tenus de fournir un certificat de conformité électronique (eCoC) par véhicule à l'autorité nationale compétente en matière de réception qui aura délivré la réception générale UE. Ce certificat consiste en un jeu de données établi par le constructeur attestant qu'un véhicule construit est conforme au type de véhicule réceptionné et à tous les actes législatifs applicables au moment de sa construction. Si le constructeur est en mesure de fournir un tel eCoC à l'autorité nationale compétente en matière de réception qui a établi la réception générale UE, il sera en même temps libéré de l'actuelle obligation de fournir un CoC sur support papier avec le véhicule. Les véhicules des catégories M, N et O bénéficiant d'une réception générale UE pourront ainsi être immatriculés sur la base de données électroniques. Les autorités de réception des États membres de l'UE s'échangent ces eCoC via le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS, *European Car and Driving Licence Information System*). Elles doivent en garantir l'échange à partir du 1^{er} septembre 2025. Si un constructeur obtient du KBA allemand la réception générale UE pour un type de véhicule, il doit lui fournir un eCoC pour chaque véhicule construit. Le KBA vérifie l'eCoC et le téléverse dans EUCARIS, d'où il peut être téléchargé par exemple par l'autorité espagnole compétente en matière de réception, si le véhicule doit être admis à la circulation en Espagne. Certains constructeurs ont déjà commencé à établir des eCoC peu après l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2018/858, alors que l'obligation de les fournir ne s'appliquera qu'à partir du 5 juillet 2026.

La numérisation de la procédure d'immatriculation des véhicules dans l'espace européen ne contraint pas directement la Suisse à disposer d'un système compatible avec celui de l'UE. Toutefois, du point de vue des constructeurs et des importateurs suisses, des services des automobiles et de l'OFROU, il est judicieux de s'aligner sur le système en place dans l'UE, car la majeure partie des véhicules importés en Suisse bénéficient d'une réception générale UE et qu'ils devront tous disposer d'un eCoC au plus tard à partir de 2026. Il semble dès lors pertinent d'adapter le système suisse d'immatriculation des véhicules au système européen pour qu'au plus tard à partir de 2026, la Suisse soit prête à se procurer des eCoC auprès des autorités de réception étrangères ou via EUCARIS et à utiliser ces données en vue de l'immatriculation des véhicules. Développée à cette fin, l'application métier IVITA-S (*Initial Vehicle Information and Type Approval System*) est activement connectée à EUCARIS depuis novembre 2021 pour permettre la réalisation de projets pilotes pour l'obtention d'eCoC. Depuis décembre 2021, des tests concluants sont menés avec Mercedes Benz Suisse SA, ce qui a permis de lancer d'autres projets pilotes avec les constructeurs Audi, Cupra, Ford, Seat, Skoda et VW ainsi qu'avec d'autres importateurs en 2022 et 2023.

Ces projets pilotes ont montré que la procédure d'immatriculation des véhicules est beaucoup moins contraignante. L'importateur adresse à l'OFROU une déclaration d'importation comportant un nombre limité de données, telles que le numéro du châssis et le numéro de matricule ainsi que des informations concernant le dédouanement. Ensuite, l'OFROU vérifie via IVITA-S l'eCoC du véhicule en question dans EUCARIS. Si les données requises sont disponibles et vérifiées dans le SIAC sous la forme d'un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel, cela signifie que les données nécessaires à l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO₂ sont également disponibles et que le jeu de données dans le SIAC peut être validé en vue de l'immatriculation des véhicules par les cantons dès que cette opération est terminée.

Les avantages de la numérisation de la procédure d'immatriculation des véhicules paraissent évidents : le recours aux données concernant des véhicules individuels permet de définir plus précisément les caractéristiques de chaque véhicule avant même son immatriculation. Contrairement à la réception par type, qui autorise une certaine marge de manœuvre pour certaines données (plages de valeurs), les données initiales d'un véhicule spécifique sont précises et exactes. De plus, l'enregistrement des données est simplifié pour la grande majorité des véhicules par rapport à aujourd'hui. Les données (eCoC) sont obtenues directement du constructeur via EUCARIS avec la validation de l'autorité compétente en matière de réception par type et peuvent être utilisées en vue de l'immatriculation auprès des services cantonaux des automobiles grâce aux applications Initial Vehicle Information and Type Approval System IVITA-S et au système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC). La saisie manuelle est supprimée pour l'essentiel, ce qui contribue à l'exactitude des données.

1.3 Futur système d'immatriculation des véhicules en Suisse

1.3.1. Immatriculation des véhicules sur la base des données électroniques initiales de chaque véhicule

Selon le nouvel art. 72b, al. 1 et 3, OAC, l'OFROU traite les données ci-après pour les véhicules qui relèvent de l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ afin de constituer un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel dans le SIAC :

- un certificat de conformité européen sous forme électronique (eCoC)
- un certificat de conformité européen sur support papier (CoC)

L'OFROU met ensuite à disposition dans le SIAC ces données pour l'immatriculation des véhicules. Il peut également admettre d'autres genres de véhicules à cette procédure, notamment ceux qui ne relèvent pas de l'exécution de la loi sur le CO₂.

1.3.1.1. Jeu de données électronique concernant un véhicule individuel, constitué sur la base d'un eCoC

Désormais, toutes les données électroniques d'un eCoC pour les véhicules des catégories M, N et O bénéficiant d'une réception générale UE qui peuvent être obtenues à partir d'EUCARIS doivent pouvoir être utilisées en vue de l'immatriculation des véhicules. Elles peuvent donc être exploitées pour tous les types de contrôle des véhicules, qu'il s'agisse du contrôle administratif, du contrôle d'identification, du contrôle de fonctionnement ou de la délégation du contrôle de fonctionnement aux garagistes (contrôle garage).

Le type de contrôle qui s'applique aux véhicules disposant d'un eCoC dépend de trois facteurs :

- Existe-t-il des données issues d'un eCoC pour le genre de véhicule en question ?

Pour l'heure, seuls les eCoC pour les véhicules des catégories M et N sont disponibles sur EUCARIS. Les eCoC pour les remorques (O) ne peuvent pas encore être obtenus.

Pour d'autres genres de véhicules, comme les motocycles (catégorie L), il n'existe pas encore de base légale (règlement) dans l'UE qui prévoit l'introduction obligatoire, à une date donnée, d'eCoC vérifiés par les autorités de réception.

- Les données des eCoC peuvent-elles être utilisées pour l'établissement du permis de circulation sans qu'il soit nécessaire d'ajouter d'autres données spécifiques au véhicule ?

Pour le moment, seules les données des eCoC pour les voitures de tourisme neuves et complètes visées à l'art. 11, al. 2, let. a, OETV peuvent être reprises pour l'établissement du permis de circulation. Pour tous les autres genres de véhicules, d'autres données concernant le véhicule sont requises par la législation suisse sur la circulation routière afin de pouvoir établir le permis de circulation. En règle générale, ces données complémentaires apparaissent sur le formulaire 13.20A rempli par le service des automobiles ou par le garagiste si le contrôle de fonctionnement lui a été délégué.

- Y a-t-il un intérêt à effectuer un contrôle physique auprès du service des automobiles ?

Pour certains genres de véhicules, en particulier les voitures automobiles lourdes comme les cars de catégorie M2 (au-delà de 3,50 t) ou M3 (au-delà de 5,00 t) visées à l'art. 11, al. 2, let. k, OETV, il s'avère judicieux, pour des questions de sécurité routière, que le service des automobiles effectue toujours un contrôle physique.

Les réponses à ces trois questions déterminent le système d'immatriculation des véhicules avec eCoC qui suit :

Contrôle administratif selon l'art. 30 OETV

La nouvelle réglementation du contrôle purement administratif visée à l'art. 30, al. 1, OETV doit être limitée aux voitures de tourisme neuves et complètes au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, car seuls ces véhicules offrent la garantie d'une reprise des données électroniques du véhicule figurant dans l'eCoC sans que les autorités d'immatriculation aient à les compléter dans le rapport d'expertise 13.20 A et donc dans le permis de circulation suisse. Pour tous les autres genres de véhicules, les données européennes figurant dans l'eCoC doivent être complétées par d'autres données spécifiquement requises pour l'établissement du permis de circulation suisse. Il peut s'agir d'informations techniques relatives au véhicule, telles que l'indication du poids remorquable ou d'une forme de carrosserie suisse qui n'est pas connue dans l'UE et qui ne figure donc pas dans l'eCoC. De plus, il peut être nécessaire que le service des automobiles inscrive des codes ou des conditions à remplir. Un véhicule ayant subi des modifications qui doivent être annoncées et contrôlées et disposant d'un eCoC doit toujours être présenté au service des automobiles pour être contrôlé. Tant que la réglementation sur laquelle repose le permis de circulation suisse n'aura pas été adaptée à la réglementation européenne, une simple reprise des données de l'eCoC ne sera pas suffisante pour établir le permis de circulation et l'intervention du service des automobiles restera nécessaire. Dans le cadre de la numérisation du permis de conduire et du permis de circulation, l'OFROU devra réfléchir à la question de savoir si et dans quelle mesure un rapprochement avec les réglementations du droit européen est judicieux, de sorte qu'à l'avenir, les voitures de livraison neuves et complètes de la catégorie N₁ par exemple puissent aussi être immatriculées dans le cadre d'un contrôle administratif.

Un autre problème tient au fait qu'il n'existe pas encore d'eCoC basé sur un règlement européen pour les catégories de véhicules telles que les motocycles (catégorie L) par exemple., alors que ce genre de véhicules se prêterait à une immatriculation dans le cadre d'un contrôle administratif. Pour que l'OFROU puisse réagir avec souplesse à l'introduction par l'UE d'eCoC pour d'autres catégories de véhicules, il souhaite être habilité par l'art. 30, al. 2, OETV à ouvrir le contrôle administratif à d'autres catégories de véhicules, par exemple par le biais d'une ordonnance de l'OFROU.

L'avantage du contrôle administratif est que le constructeur ou l'importateur peut remplir et signer lui-même le rapport d'expertise 13.20 A (art. 75, al. 1 OAC) et que le véhicule n'a plus à être présenté physiquement au service des automobiles. Comme les données du véhicule sont déjà disponibles sous la forme d'un eCoC, le constructeur ou l'importateur n'a plus qu'à ajouter quelques informations sur le formulaire 13.20 A. L'OFROU définit les informations à fournir dans ses « instructions relatives à l'établissement des rapports d'expertise 13.20 A et 13.20 B » et leurs annexes. Une fois que le constructeur ou l'importateur a rempli et signé le formulaire, il peut se rendre au service des automobiles pour faire immatriculer le véhicule.

Contrôle d'identification ou contrôle de fonctionnement selon l'art. 30a OETV

Tous les autres véhicules neufs, complets ou complétés ainsi que les voitures de tourisme neuves et complètes qui disposent d'un certificat de conformité européen sur support papier doivent toujours être présentés au service des automobiles en vue d'un contrôle d'identification ou d'un contrôle de fonctionnement. Si des données issues d'un eCoC sont disponibles pour ces véhicules (à l'exception des voitures de tourisme), celles-ci peuvent être utilisées pour l'immatriculation, dans la mesure où seules les données du véhicule qui ne figurent pas sur l'eCoC ou qui sont différentes doivent être saisies dans le rapport d'expertise.

Contrôle garage selon l'art. 32 OETV

Le contrôle garage au sens de l'art. 32, al. 2, OETV est possible pour les voitures automobiles légères, les remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t, les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur. Cela signifie que l'autorité d'immatriculation peut déléguer la rédaction du rapport d'expertise et le contrôle de fonctionnement à des personnes qui offrent toute garantie d'une exécution irréprochable.

Actuellement, les eCoC des véhicules de catégorie N₁ peuvent déjà être obtenus via EUCARIS. L'immatriculation purement administrative n'est toutefois pas possible pour ce genre de véhicules du fait que certains codes et données techniques doivent être inscrits sur le permis de circulation. Les véhicules de la catégorie N₁ entrent donc dans le champ d'application de l'art. 30a OETV et sont soumis à un contrôle de fonctionnement. Dans le cas où une autorité d'immatriculation a délégué ce contrôle à un garagiste, il incombe à ce dernier de rédiger le rapport d'expertise 13.20. Si des données de l'eCoC sont disponibles via EUCARIS pour ce véhicule, elles peuvent être utilisées, dans la mesure où le garagiste qui procède au contrôle garage n'a plus qu'à inscrire dans le rapport d'expertise les données qui ne se trouvent pas dans l'eCoC. Les instructions de l'OFROU relatives à l'établissement des rapports d'expertise 13.20 A et 13.20 B font également foi dans ce cas. Le véhicule peut ensuite être admis à la circulation sur la base du rapport d'expertise 13.20, sans être présenté à l'autorité d'immatriculation proprement dite.

1.3.1.2. Jeu de données électronique concernant un véhicule individuel, constitué sur la base d'un CoC sur support papier

Selon l'art. 23, al. 1, de l'ordonnance sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂), l'importateur a l'obligation de communiquer à l'OFROU, avant la première immatriculation, les données requises pour l'attribution d'un véhicule et pour le calcul d'une éventuelle sanction. Les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers sont assujettis à la sanction CO₂. Si ces véhicules disposent d'un certificat de conformité européen sur support papier (CoC), le petit importateur a la possibilité de soumettre ce CoC à l'OFROU, lequel saisit les données dans le SIAC à l'attention de l'OFEN, conformément à l'art. 23, al. 1, de l'ordonnance sur le CO₂. Une fois les prescriptions applicables en matière de CO₂ exécutées et les sanctions payées, le petit importateur peut faire immatriculer le véhicule bénéficiant d'un CoC auprès du service des automobiles.

Il est prévu que l'OFROU puisse non seulement saisir les données pertinentes en matière d'émissions de CO₂, mais aussi traiter, à la demande d'un importateur, toutes les données figurant sur le CoC papier et nécessaires à l'immatriculation d'un véhicule pour en faire un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel dans le SIAC. L'OFROU libère ainsi les cantons de travaux qui étaient jusqu'à présent accomplis par les services des automobiles. Cette nouvelle prestation de l'OFROU se limite aux certificats de conformité européens sur support papier au sens de l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858, car seules les catégories de véhicules M₁ et N₁ sont soumises à la sanction CO₂ et doivent donc être annoncées à l'OFROU. Les véhicules non assujettis à la sanction CO₂ et bénéficiant d'un CoC sur support papier doivent toujours être présentés aux services des automobiles en vue de la saisie de leurs données et de leur immatriculation.

Selon la clarté de la structure du CoC sur support papier, l'OFROU demande entre 60 et 90 francs pour cette nouvelle tâche de saisie des données du véhicule à partir d'un certificat de conformité européen sur support papier. Chaque constructeur conçoit le CoC pour sa ou ses marques de manière individuelle, de sorte que la saisie des données génère un temps de travail variable pour l'OFROU.

Le jeu de données électronique concernant un véhicule individuel peut ensuite être utilisé comme un jeu de données basé sur un eCoC en vue de l'immatriculation du véhicule. Cela signifie que les voitures de tourisme neuves et complètes au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV doivent faire l'objet d'un contrôle administratif et non plus être présentées au service des automobiles.

1.3.2. Immatriculation d'un véhicule sur la base d'une réception par type suisse contenant les données du véhicule entier pour un type, une variante ou une version de véhicule

Il est toujours possible d'établir une réception par type suisse pour toutes les catégories de véhicules, y compris pour les catégories M, N et O en cas d'impossibilité d'obtenir des eCoC via EUCARIS. Toutefois, les réceptions par type ne sont plus établies dans l'application métier « TARGA (données techniques relatives à la fumée, au niveau sonore et aux gaz d'échappement), utilisée depuis 1984, car il est urgent de la remplacer par une application métier moderne. La nouvelle application métier IVITA-S, qui est déjà

en service depuis 2021, a donc pour objectif de remplacer et de moderniser les fonctions de TARGA et, en définitive, de lui succéder.

Les détenteurs d'une RT-CH pour les véhicules visés à l'art. 30, al. 1 et 2, OETV peuvent procéder à une immatriculation administrative. Cette dernière est limitée aux voitures automobiles légères, aux remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t, aux motocycles, aux quadricycles légers à moteur, aux quadricycles à moteur et aux tricycles à moteur.

1.3.3. Immatriculation d'un véhicule sur la base d'une fiche de données suisse contenant les données du véhicule entier pour un type, une variante ou une version de véhicule

Une grande majorité des véhicules bénéficiant d'une réception générale UE disposera à l'avenir d'un eCoC, ce qui réduira considérablement la nécessité des fiches de données. Il faut toutefois maintenir la possibilité d'établir de telles fiches, et ce pour trois raisons :

- Selon le règlement (UE) 2018/858, l'obligation pour les constructeurs de véhicules bénéficiant d'une réception générale UE de fournir un eCoC par véhicule à l'autorité nationale qui a délivré la réception générale UE ne s'appliquera qu'à partir du 5 juillet 2026. En attendant, les constructeurs peuvent continuer à fournir des certificats de conformité UE sur support papier pour leurs véhicules.
- Il existe aussi des catégories de véhicules bénéficiant d'une réception générale UE pour lesquelles aucune date précise n'est encore connue pour le passage à l'eCoC (par ex. catégorie L, motocycles). La possibilité d'établir des fiches de données doit être maintenue pour ces véhicules.
- La fiche de données suisse constitue une solution de repli au cas où il ne serait plus possible d'obtenir des eCoC via EUCARIS, que ce soit temporairement ou pour une période prolongée. L'OFROU garantit ainsi que le processus d'immatriculation des véhicules continue de fonctionner, même en cas d'impossibilité soudaine d'obtenir des eCoC.

Grâce au transfert des fonctions de TARGA dans le SIAC, les fiches de données sont désormais aussi établies dans le SIAC.

Les détenteurs d'une fiche de données pour les véhicules visés à l'art. 30, al. 1 et 2, OETV peuvent procéder à une immatriculation administrative. Cette dernière est limitée aux voitures automobiles légères, aux remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t, aux motocycles, aux quadricycles légers à moteur, aux quadricycles à moteur et aux tricycles à moteur.

1.3.4. Immatriculation d'un véhicule sur la base des données concernant un véhicule individuel, avec présentation au service des automobiles

Ce type de procédure d'immatriculation, utilisée par exemple pour les véhicules importés depuis les États-Unis, reste possible.

1.4 Portail pour les petits importateurs et les importateurs directs (portail KDI)

Les demandes de délivrance d'une réception par type ou d'une fiche de données suisse devront à l'avenir être effectuées via le portail électronique de l'OFROU. Le portail KDI permet en revanche d'indiquer les données d'importation en vue de l'obtention d'un eCoC et les données nécessaires à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂, que l'OFROU doit communiquer à l'OFEN pour les voitures de tourisme, les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers, conformément à l'art. 23, al. 1, de l'ordonnance sur le CO₂. En général, seuls les petits importateurs doivent s'annoncer auprès de l'OFROU via le portail KDI, car les grands importateurs sont déjà enregistrés auprès de l'OFEN et de l'OFROU et n'utilisent donc le portail qu'à titre exceptionnel. Les notions de grand importateur et de petit importateur sont définies comme suit aux art. 18 et 20 de l'ordonnance sur le

CO₂ : est réputé grand importateur un importateur dont au moins 50 voitures de tourisme ou 6 véhicules utilitaires légers par an sont immatriculés pour la première fois en Suisse. Est réputé petit importateur un importateur qui fait immatriculer moins de 50 voitures de tourisme ou 6 véhicules utilitaires légers par an. Le grand importateur doit être enregistré auprès de l'OFEN et dispose d'un compte dédié. Ses véhicules sont portés à son compte et facturés de manière groupée. Le petit importateur reçoit une facture de l'OFEN pour chaque véhicule, si tant est que celui-ci soit soumis à l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO₂ et à des sanctions.

En principe, tous les véhicules doivent être annoncés sur le portail KDI au moyen du même formulaire. Font exception les grands importateurs selon l'OFEN, qui sont déjà enregistrés auprès de l'OFROU pour le processus d'immatriculation des véhicules.

Au début du processus de saisie, le requérant doit d'abord indiquer le genre de véhicule et choisir entre le traitement d'un véhicule individuel et une demande de réception par type suisse. Dans le premier cas, il indique le numéro de châssis et le numéro de matricule. S'il s'agit d'un véhicule de catégorie M, N ou O, le système vérifie si un eCoC peut être obtenu via EUCARIS. Si tel est le cas, les données sont prêtes à être utilisées pour une éventuelle exécution des prescriptions sur les émissions de CO₂ et pour l'immatriculation par le canton.

Si seul un CoC sur support papier est disponible et que le véhicule entre dans le champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ pour les voitures neuves, le client doit présenter un duplicata ou un scan du CoC original à l'OFROU pour la collecte des données pertinentes en matière d'émissions de CO₂. Le client peut ensuite choisir de convertir les données du CoC papier en un jeu de données numérique prêt pour l'immatriculation auprès du canton (immatriculation administrative pour les voitures de tourisme neuves de catégorie M₁). Il doit pour ce faire fournir l'original du CoC sur support papier. Le client peut aussi renoncer à la numérisation des données dudit CoC et se rendre directement au service cantonal des automobiles, lequel se chargera de saisir celles-ci dans le SIAC, comme auparavant.

S'il n'existe pas de réception générale UE et que le véhicule entre dans le champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ (ex. : véhicule importé des États-Unis), le client doit aussi enregistrer le véhicule sur le portail KDI afin de saisir les données pour l'exécution des prescriptions sur les émissions de CO₂ et communiquer à l'OFROU les données du véhicule nécessaires à cet effet.

S'il n'existe pas d'eCoC et que le véhicule n'entre pas dans le champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂, le client est invité à s'adresser au service des automobiles.

Dans le cas d'un véhicule individuel n'appartenant pas aux catégories de véhicules M, N ou O, le requérant est directement orienté vers les services cantonaux des automobiles. Il en va de même pour les véhicules qui n'entrent pas dans le champ d'application des prescriptions sur les émissions de CO₂ et qui disposent uniquement d'un CoC sur support papier. Les services cantonaux des automobiles procèdent à la fois au contrôle en vue de l'immatriculation et à l'admission à la circulation routière proprement dite.

1.5 Véhicules de la catégorie M1 d'un poids inférieur ou égal à 3,50 t et bénéficiant d'une réception générale UE

Ces véhicules disposent actuellement d'un CoC sur support papier et devront posséder un eCoC au plus tard le 5 juillet 2026.

1) Véhicules disposant d'un eCoC

L'importateur annonce le véhicule importé à l'OFROU. Ce dernier récupère l'eCoC via EUCARIS, en saisit les données dans le SIAC et dispose ainsi des informations nécessaires à l'immatriculation (1.1 selon l'illustration 2 ci-dessous). Cette procédure s'applique aussi bien aux grands qu'aux petits importateurs. Il est ensuite procédé à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂. Dans le cas d'un grand importateur, le véhicule est assigné au compte CO₂ correspondant. Les petits importateurs doivent obtenir une attestation de l'OFEN en

vue de l'immatriculation, laquelle n'est délivrée qu'après le paiement d'une éventuelle sanction. Les données sont ensuite transmises aux applications cantonales via le SIAC pour l'immatriculation (1.2). En même temps, l'OFROU met à disposition la fiche de données électronique correspondante, consultable via le numéro de matricule. Le véhicule peut ensuite être immatriculé au moyen du formulaire 13.20A dûment rempli selon les instructions relatives à l'établissement du rapport d'expertise 13.20. Les voitures de tourisme d'un poids inférieur ou égal à 3,50 t font presque exclusivement l'objet d'une immatriculation administrative (exception : véhicules à usage spécial).

2) Véhicules disposant d'un CoC sur support papier

Ne sont concernés que les importateurs de voitures de tourisme d'un poids inférieur ou égal à 3,50 t, dont les véhicules ne peuvent pas être livrés avec un eCoC (voir description du processus au point 1) et qui ne disposent pas d'une fiche de données suisse (voir description du processus au point 3), ce qui s'applique dans la grande majorité des cas à un petit importateur. L'importateur a le choix : il peut demander l'établissement d'un jeu de données complet permettant l'immatriculation administrative du véhicule (saisie des données du certificat de conformité européen sur support papier par l'OFROU dans le SIAC, entre 60 et 90 francs suivant le volume de travail). Pour ce faire, il envoie le document papier à l'OFROU (2.1), qui contrôle le CoC et saisit les données par voie électronique dans le SIAC. Ensuite, il est procédé à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ et à la transmission des données aux applications cantonales via le SIAC pour l'immatriculation (2.2). En même temps, l'OFROU met à disposition la fiche de données électronique correspondante, consultable via le numéro de matricule. Le véhicule peut ensuite être immatriculé au moyen du formulaire 13.20A, dûment rempli selon les instructions relatives à l'établissement du rapport d'expertise 13.20. Les voitures de tourisme d'un poids inférieur ou égal à 3,50 t font presque exclusivement l'objet d'une immatriculation administrative (exception : véhicules à usage spécial). Si un grand nombre de véhicules sont importés, la création par l'OFROU d'un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel pour un montant de 60 à 90 francs ne vaut généralement pas la peine, car l'établissement d'une fiche de données pour un nombre indéterminé de véhicules est dans ce cas moins coûteuse (100 ou 300 francs).

Si l'importateur souhaite que seules les données concernant l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ soient saisies plutôt qu'un jeu de données complet pour l'immatriculation du véhicule, celle-ci ne peut pas être effectuée de manière administrative : un rendez-vous de contrôle auprès du service des automobiles est nécessaire avant l'immatriculation.

3) Véhicules disposant d'une fiche de données suisse

L'importateur demande une fiche de données suisse à l'OFROU, si ses véhicules ne disposent pas d'un eCoC et s'il détient les données de la réception générale UE de ses véhicules (3.1). La fiche de données est délivrée par l'OFROU (3.2), qui la met désormais à disposition via son site Internet. Selon le type de traitement, les frais de délivrance de la fiche de données s'élèvent à 100 ou 300 francs. L'importateur procède à l'attribution du véhicule (3.3) en remplissant et en signant un formulaire 13.20A par véhicule. De plus, l'importateur peut communiquer à l'OFROU des données concernant des véhicules individuels par voie numérique sur la base de la fiche de données suisse (3.4). Le service des automobiles complète ensuite le formulaire 13.20A (3.5) et procède à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂. Il peut aussi déléguer la complémentation des données à des garagistes habilités à effectuer le contrôle garage. Une fois les données saisies par le service des automobiles sur la base du formulaire 13.20A, l'OFROU valide les données du véhicule et l'immatriculation auprès du service des automobiles peut avoir lieu.

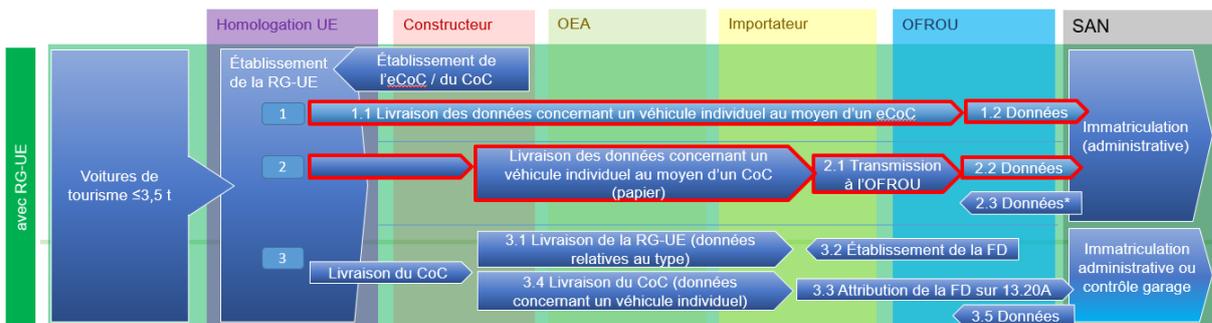


Illustration 2: Situation pour les voitures de tourisme d'un poids inférieur ou égal à 3,50 t et bénéficiant d'une réception générale UE à partir de 2025

1.6 Fiche de données (« liste publique » selon l'art. 17, al. 4, P-OSIAC)

À l'avenir, l'OFROU aura nettement moins de fiches de données à établir, car les données initiales concernant des véhicules individuels des catégories M, N et O seront disponibles sous forme numérique via l'eCoC. À partir du 5 juillet 2026 (date à laquelle l'établissement d'eCoC deviendra obligatoire pour les constructeurs dans l'UE), beaucoup moins de fiches de données seront délivrées que par le passé pour ces catégories de véhicules. Toutefois, afin de garantir l'accès aux données pertinentes sur les véhicules à tous les acteurs impliqués dans le processus d'immatriculation (importateurs, transitaires, garagistes, etc.), l'OFROU a développé un portail dédié aux fiches de données électroniques. Ce portail accessible via Internet permet d'obtenir une fiche de données électronique pour chaque véhicule disposant d'un eCoC et enregistré dans le SIAC, en saisissant le numéro de matricule du véhicule.

Cette fiche contient les données initiales du véhicule et reflète l'état de ce dernier juste après sa construction. Elle contient en outre les données personnelles du constructeur et des importateurs qui ont préalablement accepté de les publier. Si un importateur n'a pas consenti à la publication de ses données personnelles, celles-ci n'apparaîtront pas sur la fiche. Ces données peuvent être publiées conformément à l'art. 89g, al. 8, LCR. La fiche de données électronique se fonde sur le nouvel art. 17, al. 4, P-OSIAC, qui confère à l'OFROU la compétence de tenir une liste publique des données matérielles contenues dans le SIAC-Véhicules et des données personnelles des importateurs et des titulaires de réception par type. Cette liste publique comportera une fiche de données électronique pour chaque véhicule. Le volume de données contenu dans une fiche de données électronique correspond approximativement à celui d'une réception par type. La fiche de données électronique n'a aucune valeur juridique ; elle est uniquement destinée à être consultée par les clients. Elle est conservée après l'immatriculation et peut être utilisée par les autorités d'exécution (lors d'un contrôle de police ou d'un contrôle périodique du service des automobiles), mais elle ne contient pas les modifications apportées au véhicule.

1.7 Facturation des émoluments

L'annexe 3 de l'ORT, qui contient la liste des émoluments, doit être intégrée dans l'ordonnance régissant les émoluments de l'Office fédéral des routes (ordonnance sur les émoluments de l'OFROU, OEmol-OFROU, RS 172.047.40), car tous les émoluments de l'office doivent figurer dans cette ordonnance.

Émoluments pour l'obtention UE de données : les frais par véhicule restent fixés à 5,50 francs (voitures automobiles) et 4 francs (remorques, motocycles et autres véhicules automobiles), mais ils se rapportent désormais à l'obtention de données concernant des véhicules dans le SIAC. Ces émoluments seront désormais acquittés par micropaiement pour les petits importateurs et comme auparavant par facture groupée pour les grands importateurs.

Émoluments pour le traitement de données : sur demande d'un importateur, l'OFROU convertit son certificat de conformité européen sur support papier (CoC) en un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel dans le SIAC, lequel peut ensuite être utilisé pour l'immatriculation du véhicule. Pour cette nouvelle prestation, l'OFROU perçoit un émoulement compris entre 60 et 90 francs. Selon la complexité d'un CoC, il faut plus ou moins de temps pour le traiter, raison pour laquelle les frais se situent dans une fourchette de 60 à 90 francs.

Les autres émoluments listés à l'annexe 3 de l'ORT sont repris tels quels dans l'ordonnance sur les émoluments de l'OFROU.

1.8 Mise en œuvre de la motion Darbellay

Contexte

Le 26 septembre 2013, le conseiller national Christophe Darbellay a déposé la motion 13.3818 « Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière » auprès du Conseil fédéral et demandé que les bases légales soient adaptées de manière à ce que les véhicules neufs réceptionnés dans l'UE puissent être mis en circulation sans passer de contrôle physique auprès des services des automobiles.

Le 14 juin 2016, l'Assemblée fédérale a chargé le Conseil fédéral de mettre en œuvre la motion Darbellay.

Mise en œuvre

L'objectif de la motion, consistant à procéder à une immatriculation purement administrative, c'est-à-dire sans contrôle du service des automobiles, pour tous les véhicules neufs bénéficiant d'une réception générale UE, n'a pas pu être mis en œuvre pour tous les genres de véhicules. Deux raisons à cela : premièrement, de nombreux genres de véhicules (L, T, R et S) ne disposent pas encore d'un eCoC et ne peuvent donc pas être admis à la circulation « sans contrôle ». Deuxièmement, les dispositions suisses et européennes concernant les véhicules ne sont pas encore totalement harmonisées. Les formes de carrosserie sont par exemple beaucoup plus nombreuses en Suisse que dans l'UE. Par conséquent, selon la forme de carrosserie que présente un véhicule d'un certain genre, celui-ci doit actuellement être contrôlé ou non par le service des automobiles. De plus, il se peut que des conditions fixées par les autorités doivent être inscrites dans le permis de circulation ou que le véhicule soit équipé d'accessoires qui nécessitent aussi une présentation devant le service des automobiles. L'immatriculation purement administrative des véhicules a donc été limitée aux voitures de tourisme de la catégorie M₁ (env. trois quarts des nouvelles immatriculations) au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, pour autant qu'elles soient neuves, parfaitement conformes au certificat de conformité européen et qu'elles ne présentent pas de modifications devant être annoncées et contrôlées ou d'autres restrictions (par ex. usage spécial). L'uniformisation et l'harmonisation avec le droit européen est une tâche de longue haleine qui se poursuit.

La mise en œuvre de la motion Darbellay a entraîné des modifications dans les quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière suivantes :

- Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ; RS 741.41
- Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) ; RS 741.51
- Ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) ; RS 741.511
- Ordonnance sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (OSIAC) ; RS 741.58

1.9 Mise en œuvre de la motion Reimann

Contexte

Le 30 septembre 2016, le conseiller national Lukas Reimann a déposé la motion 16.3846 « Réception par type des véhicules routiers. Réduire la bureaucratie en abolissant le timbre de contrôle » auprès du Conseil fédéral et demandé que les bases légales soient adaptées de sorte que les émoluments additionnels visés à l'annexe 3 de l'ordonnance sur la réception par type (ORT) pour les véhicules réceptionnés par type puissent être abrogés ou perçus sous la forme moderne d'une étiquette autocollante.

Le 27 septembre 2018, l'Assemblée fédérale a chargé le Conseil fédéral de mettre en œuvre cette motion.

Mise en œuvre

Prévu jusqu'ici à l'annexe 3, ch. 3, de l'ORT, l'émolument additionnel perçu sur chaque véhicule réceptionné par type et immatriculé est supprimé. Ainsi, le principe quelque peu obsolète consistant à coller le timbre de contrôle sur le rapport d'expertise est aussi abandonné, ce qui permettra de mettre en œuvre la motion Reimann.

À la place de l'émolument additionnel, l'OFROU percevra désormais un émolument pour l'obtention ou le traitement de données concernant des véhicules dans le SIAC. Ces frais correspondent aux montants des émoluments additionnels perçus jusqu'à présent, à savoir 5,50 francs pour les voitures automobiles et 4 francs pour les remorques, les motocycles et les autres véhicules automobiles. Pour l'instant, les cyclomoteurs ne sont pas encore traités dans le SIAC, de sorte que les émoluments (1,50 franc) continuent d'être facturés avec l'aide des services cantonaux des automobiles. L'OFROU perçoit désormais 60 à 90 francs pour le traitement de données, à savoir la conversion des données d'un certificat de conformité européen sur support papier en un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel.

La mise en œuvre de la motion Reimann a entraîné des modifications dans l'ordonnance relevant du droit de la circulation routière suivante :

- Ordonnance sur les émoluments de l'OFROU (OEmol-OFROU) ; RS 172.047.40

1.10 Rapport puissance-poids des motocycles

Contexte

Actuellement, le « rapport puissance-poids » désigne le rapport entre « la puissance du moteur et le poids à vide ».

Cependant, les autorités cantonales calculent déjà dans une large mesure le rapport puissance-poids comme dans l'UE, c'est-à-dire qu'elles déduisent le poids du conducteur (fixé par défaut à 75 kg) du poids à vide et, pour les véhicules électriques, également le poids de la batterie. Le résultat est exprimé avec plus ou moins de chiffres après la virgule selon le canton.

La plupart des motocycles vendus et admis à la circulation en Suisse bénéficient d'une réception générale UE. Dans l'UE, le rapport puissance-poids est déjà défini comme le rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche.

Nouvelle réglementation proposée et justification

La méthode de calcul du rapport puissance-poids déjà appliquée actuellement par la majorité des autorités d'exécution cantonales sera expressément inscrite dans l'OAC. Cette nouvelle réglementation garantit que le rapport puissance-poids sera à l'avenir calculé de façon uniforme dans toute la Suisse et de la même manière que dans l'UE.

2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

Dans l'UE, les véhicules sont immatriculés à partir des données du CoC. Les bases légales sont le règlement (UE) 2018/858 (véhicules à moteur et remorques, catégories M, N et O), le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers ainsi que le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Le système européen de réception par type oblige les constructeurs à produire leurs véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes en conformité avec le type réceptionné. Un constructeur automobile doit en attester en délivrant un certificat de conformité (CoC) pour chaque véhicule. Chaque véhicule possédant un CoC peut ainsi être admis à la circulation (voir notamment à ce propos art. 6, al. 4, art. 7, al. 1, art. 36, 37 et 48 du règlement [UE] 2018/858). Un CoC est donc nécessaire et suffisant pour immatriculer des véhicules bénéficiant d'une réception générale UE.

Des dispositions relatives au certificat de conformité électronique (eCoC) ne sont actuellement prévues que par le règlement (UE) 2018/858, et non par les règlements (UE) n° 167/2013 et 168/2013. Selon

l'art. 37, al. 1, du règlement (UE) 2018/858, le constructeur doit, à partir du 5 juillet 2026, mettre le certificat de conformité, gratuitement et sans retard indu à compter de la date de construction du véhicule, à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception par type du véhicule entier sous forme de données électroniques structurées.

3 Commentaires des dispositions

3.1 Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Art. 29, al. 5, 6 et 7

Al. 5

Jusqu'à présent, la définition du moment où un véhicule est réputé neuf figurait à l'art. 30, al. 2, OETV, ce qui n'est pas correct du point de vue de la systématique du droit, car outre l'art. 30, les art. 30a, 30b et 30c OETV règlent aussi les différents types de contrôle des véhicules neufs. La définition d'un véhicule neuf doit donc déjà figurer à l'art. 29, lequel décrit les principes relatifs aux contrôles en vue de l'immatriculation, soit avant les types de contrôle des véhicules neufs.

Al. 6 et 7

Sur le modèle du règlement (UE) 2018/858, les dispositions en question définissent également les notions de véhicules « complets » et « complétés ». Tant les véhicules « complets » que « complétés » répondent aux exigences techniques applicables de l'OETV, dont le respect est une condition de base pour l'immatriculation des véhicules selon l'art. 71 OAC. Les véhicules « complétés » ne seront immatriculés qu'après avoir été soumis à certains contrôles. Il est nécessaire de définir ces termes pour qu'il soit clair que seuls les véhicules neufs « complets » bénéficiant d'un eCoC peuvent faire l'objet d'une immatriculation administrative.

Art. 30 Contrôle de véhicules neufs : contrôle administratif

Le Conseil fédéral a adopté le texte actuel de l'art. 30, al. 1, let. b, dont le libellé est : « un certificat de conformité de l'UE sous forme électronique conformément à l'art. 37 du règlement (UE) 2018/858 ». Cette disposition n'est toutefois pas entrée en vigueur. Sa mise en vigueur a été reportée à plus tard. Le contenu de la let. b est reformulé dans le cadre du projet de révision dont il est ici question.

Al. 1

Le contrôle purement administratif fondé sur un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel, qui ne nécessite plus d'amener le véhicule au service des automobiles, est limité aux voitures de tourisme neuves et complètes de la catégorie M₁ visées à l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, puisque la majorité de ces véhicules sont importés en Suisse sans avoir été modifiés depuis leur construction et donc en parfaite conformité avec les données initiales du véhicule figurant dans l'eCoC ou le CoC. Le jeu de données électronique concernant un véhicule individuel qui se base sur un eCoC ou un CoC peut être utilisé tel quel pour l'établissement du permis de circulation, ce qui n'est pas le cas de tous les autres genres de véhicules. Par exemple, le ch. 243 (charge admise par essieu tout en respectant le poids total, selon la directive asa n° 6) doit impérativement être inscrit dans le permis de circulation des véhicules neufs de la catégorie N₁, dont une grande partie est aussi importée telle quelle en Suisse et dispose d'un eCoC. Cette inscription est effectuée par le service des automobiles ou le garagiste habilité à effectuer le contrôle garage, raison pour laquelle ces véhicules ou leur eCoC ne se prêtent pas à une immatriculation administrative tant que la législation suisse relative au permis de circulation n'est pas harmonisée avec celle de l'UE.

Genre de véhicules	Documents / jeu de données	Type de contrôle	Base légale
Voitures de tourisme neuves complètes au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV	Rapport d'expertise basé sur une réception par type	Contrôle administratif	Art. 30, al. 1, let. a, OETV
	Rapport d'expertise basé sur une fiche de données	Contrôle administratif	Art. 30, al. 1, let. a, OETV
	Rapport d'expertise basé sur un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel au sens de l'art. 72b, al. 1, OAC	Contrôle administratif	Art. 30, al. 1, let. b, OETV
	Rapport d'expertise basé sur un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel au sens de l'art. 72b, al. 3, OAC	Contrôle administratif	Art. 30, al. 1, let. b, OETV

Al. 2

Comme jusqu'à présent, certains véhicules automobiles légers neufs et complets qui disposent d'une réception par type ou d'une fiche de données pourront toujours être admis à la circulation dans le cadre d'un contrôle administratif. L'immatriculation administrative est limitée aux genres de véhicules pour lesquels un contrôle garage est aussi possible (art. 32, al. 2, OETV).

Al. 3

Le Conseil fédéral confère à l'OFROU une compétence législative afin de permettre à ce dernier, par la voie d'une ordonnance de l'OFROU, d'immatriculer d'autres genres de véhicules dans le cadre d'un contrôle administratif, à condition que les certificats de conformité européens correspondants soient disponibles sous forme électronique (voir les explications au ch. 5.3). La délégation de cette compétence législative permet à l'OFROU d'obtenir d'autres certificats de conformité européens via EUCARIS dès qu'ils seront disponibles sous forme électronique et si nécessaire, d'immatriculer aussi ces genres de véhicules dans le cadre d'un contrôle administratif sans devoir procéder à une modification d'ordonnance fastidieuse. Ces certificats de conformité doivent être satisfaire les exigences de l'UE afin de garantir que tous les eCoC présentent la même qualité.

Art. 30a, al. 1, 1^{bis} et 3

Al. 1

Tous les autres véhicules doivent obligatoirement être présentés au service des automobiles en vue d'un contrôle pour les motifs avancés dans les commentaires de l'art. 30, al. 1. En fonction des documents qui peuvent être fournis pour prouver que le véhicule respecte les prescriptions en matière de construction et d'équipement, on distingue deux types de contrôles de véhicules effectués par le service des automobiles : le contrôle d'identification ou le contrôle de fonctionnement. Il est nécessaire d'étendre la disposition de l'art. 30a, car en plus des documents mentionnés jusqu'à présent, il est désormais possible de fournir des jeux de données électroniques concernant des véhicules individuels et reposant sur un certificat de conformité européen sous forme électronique ou sur support papier lors du contrôle du véhicule en guise de preuve du respect des prescriptions en matière de construction et d'équipement. Les nouvelles dispositions figurent aux let. a, b et c, tandis que les let. d et l'al. 1^{bis} reprennent le contenu de la let. b actuelle. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de la teneur du nouvel art 30a, al. 1, let. a à c, OETV.

Les documents ou le jeu de données disponibles pour un véhicule ainsi que le genre de véhicules déterminent le genre de contrôle à effectuer auprès du service des automobiles.

Genre de véhicules	Documents / jeu de données	Type de contrôle	Base légale
Voitures de tourisme complètes au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV	Certificat de conformité européen sur support papier	Contrôle d'identification	Art. 30a, al. 1, let. a, ch. 1, OETV
Voitures automobiles servant d'habitation complètes dont le poids total ne dépasse pas 3,5 t	Certificat de conformité européen sur papier	Contrôle d'identification	Art. 30a, al. 1, let. a, ch. 2, OETV
Voitures automobiles servant d'habitation complètes dont le poids total ne dépasse pas 3,5 t	Jeu de données électronique concernant un véhicule individuel au sens de l'art. 72b, al. 1, OAC	Contrôle de fonctionnement	Art. 30a, al. 1, let. b, OETV
	Jeu de données électronique concernant un véhicule individuel au sens de l'art. 72b, al. 3, OAC	Contrôle de fonctionnement	Art. 30a, al. 1, let. b, OETV
Tous les autres véhicules complets et complétés	Certificat de conformité européen sur support papier	Contrôle de fonctionnement	Art. 30a, al. 1, let. c, OETV
	Jeu de données électronique concernant un véhicule individuel au sens de l'art. 72b, al. 1, OAC	Contrôle de fonctionnement	Art. 30a, al. 1, let. c, OETV
	Jeu de données électronique concernant un véhicule individuel au sens de l'art. 72b, al. 3, OAC	Contrôle de fonctionnement	Art. 30a, al. 1, let. c, OETV
	Réception par type	Contrôle de fonctionnement	Art. 30a, al. 1, let. c, OETV
	Fiche de données	Contrôle de fonctionnement	Art. 30a, al. 1, let. c, OETV

Al. 1^{bis}

L'actuel al. 1, let. b, ch. 5, OETV a été transféré sans modification matérielle dans le nouvel al. 1^{bis} et reformulé de manière plus claire. Les détenteurs de véhicules bénéficiant de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires doivent toujours soumettre leurs véhicules uniquement à un contrôle de fonctionnement. Il n'est pas nécessaire de présenter un certificat de conformité européen sur support papier.

Al. 3

Le renvoi au nouvel al. 1, let. d, ch. 2 est modifié.

Art. 30b

Les véhicules, qui ne disposent ni d'un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel ni des documents visés aux art. 30, al. 1, et 30a OETV (ex. : véhicules américains sans réception générale UE), doivent, comme jusqu'à présent, être présentés au service des automobiles pour un examen technique approfondi. Il a été précisé qu'il peut s'agir de véhicules complets ou complétés.

Art. 30c

Le renvoi au nouvel art. 30a, al. 1, let. d, ch. 1 à 4 est modifié.

Art. 31, al. 1

La définition d'un véhicule neuf ayant été déplacée de l'ancien art. 30, al. 2 au nouvel art. 29, al. 5, OETV, la référence entre parenthèses à l'art. 31, al. 1 a dû être adaptée en conséquence.

La let. c règle le principe selon lequel des jeux de données électroniques concernant des véhicules individuels basés sur un certificat de conformité européen sous forme électronique ou sur support papier peuvent également être utilisés pour l'immatriculation des véhicules qui ne sont pas neufs. Les let. d et e reprennent les règles actuelles énoncées aux let. c et d sans les modifier. Tous les véhicules qui ne sont pas neufs doivent être présentés au service des automobiles pour un contrôle de fonctionnement, comme auparavant.

Art. 32, al. 1

Comme toutes les autorités d'immatriculation n'ont jusqu'à présent autorisé la rédaction du rapport d'expertise et le contrôle de fonctionnement, à savoir le contrôle garage, que pour des véhicules *neufs*, cette pratique a désormais été inscrite à l'al. 1 (véhicules neufs).

De plus, les garages agréés pourront désormais aussi effectuer le contrôle garage sur des véhicules munis d'un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel, ce contrôle étant toutefois limité, comme jusqu'à présent, aux genres de véhicules mentionnés à l'al. 2. Ainsi, toute personne qui importe un nouveau véhicule de la catégorie N₁, et dispose d'un jeu de données électronique propre à ce véhicule, ne peut certes pas procéder à son immatriculation administrative sur la base de l'art. 30 OETV, mais a la possibilité d'immatriculer le véhicule en se fondant sur l'art. 32 OETV avec l'aide d'un garagiste habilité à effectuer le contrôle garage. Ce dernier rédige le rapport d'expertise et procède au contrôle de fonctionnement, ce qui évite de devoir présenter le véhicule au service des automobiles, comme dans le cas d'un contrôle administratif.

3.2 Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC)

Art. 15, al. 2, phrase introductive

Désormais, le « rapport puissance-poids » désigne le « rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche » (auparavant : « rapport entre la puissance du moteur et le poids à vide »). La nouvelle méthode de calcul est une adaptation au droit de l'Union européenne. Le « poids en ordre de marche » est le poids à vide (art. 7, al. 1 et 7, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV] ; RS 741.41), mais sans l'équipement spécial, sans les poids pour le stockage de carburants alternatifs et sans le conducteur (art. 136, al. 1, OETV). Le rapport puissance-poids est inscrit dans le permis de circulation (champ 78). En raison de la nouvelle méthode de calcul, le libellé du champ 78 doit être adapté, le poids à vide étant remplacé par le rapport puissance-poids.

En outre, la valeur limite du rapport puissance-poids est désormais indiquée avec un chiffre après la virgule dans le texte de l'ordonnance. Il s'agit aussi d'une adaptation au droit de l'UE (règlement [UE] n° 168/2013, annexe 1). Celle-ci a été approuvée par la majorité des participants à la consultation menée en 2017 sur la révision des prescriptions relatives au permis de conduire. La méthode d'arrondi du rapport puissance-poids appliquée dans le permis de circulation est en outre adaptée conformément à la dernière version en vigueur au sein de l'UE dans les instructions relatives à l'établissement des

rapports d'expertise 13.20. Actuellement, la valeur est arrondie au centième le plus proche (règlement d'exécution [UE] n° 901/2014, notes explicatives relatives à l'appendice 24).
Droit transitoire : voir commentaire de l'art. 151q.

Art. 20a, al. 2, 2^e phrase

La nouvelle méthode de calcul du rapport puissance-poids est prise en considération.

Art. 71, al. 1, let. f

Le respect des exigences en matière d'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ est introduit à l'art. 71 comme condition supplémentaire pour l'immatriculation des véhicules. Celle-ci est remplie lorsque le petit importateur a payé une éventuelle sanction et qu'il reçoit une attestation de l'OFROU en ce sens, ou lorsqu'un véhicule soumis aux prescriptions en matière d'émissions de CO₂ a été attribué au parc de véhicules neufs d'un grand importateur ou d'un groupement d'émission et qu'il existe une attestation y relative. Dès que l'importateur a obtenu une attestation, le véhicule peut être admis à la circulation par le service des automobiles.

Art. 72a, al. 1 et 2

Al. 1

Une personne qui souhaite immatriculer pour la première fois un véhicule neuf soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ après son importation ou sa construction en Suisse doit communiquer à l'OFROU par voie électronique les données d'importation ou de construction de ce véhicule avant sa première mise en circulation. La communication du numéro VIN à l'OFROU donne automatiquement lieu à l'obtention d'un certificat de conformité électronique (eCoC) via EUCARIS.

- Si un eCoC peut être obtenu via EUCARIS, il est nécessaire d'indiquer d'autres données relatives à l'importation ou à la construction qui seront enregistrées avec les données du certificat de conformité européen dans le SIAC en tant que jeu de données électronique concernant un véhicule individuel. Les données du véhicule pertinentes en matière de CO₂ contenues dans le jeu de données sont ensuite communiquées à l'OFEN pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂. Le jeu de données concernant un véhicule individuel permet en outre d'attester que les prescriptions en matière de construction et d'équipement sont respectées lors des contrôles officiels en vue de l'immatriculation.

- S'il n'est pas possible d'obtenir un eCoC via EUCARIS, un message demandant si un certificat de conformité européen (CoC) sur support papier est disponible s'affiche. S'il existe un tel CoC, d'autres données concernant l'importation ou la construction ainsi que les données du CoC doivent être indiquées pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂. Les données du véhicule pertinentes en matière de CO₂ contenues dans le jeu de données sont communiquées à l'OFEN pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂. L'importateur ou le constructeur peut ensuite choisir d'envoyer le CoC papier à l'OFROU par la poste pour être numérisé ou se rendre au service des automobiles avec le document et demander la saisie des données du véhicule pertinentes pour l'immatriculation lors du contrôle du véhicule.

- S'il n'existe ni eCoC ni CoC, les autres données concernant l'importation ou la construction pertinentes pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ doivent être communiquées à l'OFROU. Les données du véhicule pertinentes en matière de CO₂ contenues dans le jeu de données sont communiquées à l'OFEN pour ladite exécution des prescriptions. Le véhicule doit ensuite être présenté pour contrôle au service des automobiles, qui saisit les autres données pertinentes pour l'immatriculation.

Al. 2

Actuellement, les certificats de conformité européens électroniques ne sont disponibles dans EUCARIS que pour les véhicules des catégories M1 et N1. Si d'autres eCoC existent dans EUCARIS, l'OFROU peut également prescrire une procédure d'annonce pour ces genres de véhicules, qui prévoirait l'indication des données d'importation ou de construction.

Art. 72b, al. 1, 2, 3 et 4

Al. 1

Le nouvel al. 1 décrit la procédure d'obtention par l'OFROU des certificats de conformité européens sous forme électronique (selon l'art. 37 du règlement [UE] 2018/858). L'obtention d'un eCoC est toujours déclenchée par les données communiquées par l'importateur ou le constructeur du véhicule. Cette annonce génère une requête automatique dans EUCARIS via IVITA-S. Si un CoC européen existe dans EUCARIS pour le véhicule en question, il est enregistré dans le SIAC avec les données communiquées en tant que jeu de données électronique concernant un véhicule individuel et peut être utilisé pour l'immatriculation.

Al. 2

L'al. 2 règle le cas où la requête automatique dans EUCARIS échoue, soit parce qu'il n'existe pas d'eCoC européen, soit en raison de problèmes techniques. En pareil cas, l'importateur doit fournir un CoC européen sur support papier pour le véhicule concerné. Avec cette réglementation, l'OFROU s'assure que les données du véhicule seront toujours disponibles pour l'immatriculation de ce dernier, même si des défaillances techniques, par exemple, empêchent l'accès à EUCARIS pendant plusieurs semaines.

Al. 3

Pour les véhicules soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂, l'OFROU peut, sur demande, convertir les données d'un CoC sur support papier visé à l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858 en un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel, en saisissant manuellement ou en scannant les données du document papier dans le SIAC. Cette nouvelle prestation de l'OFROU est limitée aux véhicules soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂, car ce sont les seuls véhicules pour lesquels les données nécessaires à l'exécution desdites prescriptions doivent être communiquées à l'OFROU. Si un importateur communique ces données à l'OFROU en transmettant un CoC sur support papier, il a aussi la possibilité de demander à l'OFROU de les saisir par voie électronique contre une rémunération de 60 à 90 francs. Les bases légales relatives à ce nouvel émolument se trouvent au ch. 3.1.8.4 de l'annexe de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFROU (OEmol-OFROU). Ce jeu de données électronique concernant un véhicule individuel peut ensuite être utilisé pour l'immatriculation du véhicule, ce qui signifie, dans le cas d'une voiture de tourisme neuve et complète au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, qu'il est possible de procéder au contrôle administratif visé à l'art. 30, al. 1, OETV. L'importateur ou le constructeur peut toutefois se contenter de communiquer les valeurs relatives au CO₂ à l'OFROU, puis se rendre avec son véhicule et le CoC européen sur support papier à l'autorité d'immatriculation cantonale, qui saisira les données du véhicule et l'admettra à la circulation à l'issue d'un contrôle.

Al. 4

En vertu de l'art. 72a, al. 1, OAC, les importateurs ou les constructeurs communiquent à l'OFROU les données d'importation ou de construction des véhicules importés ou construits en Suisse et soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂. Ces données sont enregistrées avec les données des CoC européens sous la forme de jeux de données électroniques concernant des véhicules individuels dans le SIAC. L'importateur ou le constructeur reçoit ensuite une notification de l'OFROU lui indiquant que le jeu de données électronique concernant un véhicule individuel a été créé et qu'il est prêt pour les contrôles en vue de l'immatriculation des véhicules visés dans l'OETV. L'art. 72b, al. 4, OAC règle l'obligation de notification de l'OFROU.

Art. 75, al. 1 et 2

Pour les véhicules qui peuvent faire l'objet d'une immatriculation administrative conformément à l'art. 30, al. 1 et 2, OETV, le constructeur ou l'importateur doit pouvoir rédiger le rapport d'expertise. L'art. 75, al. 1, OAC doit donc refléter les cas d'application de l'immatriculation administrative, dans lesquels le constructeur ou l'importateur rédige le rapport d'expertise lui-même. Les constructeurs ou les importateurs peuvent, comme auparavant, rédiger eux-mêmes le rapport d'expertise 13.20A, s'ils disposent d'une réception par type ou d'une fiche de données pour des voitures de tourisme, des véhicules automobiles légers, des remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,5 t, des

motocycles, des quadricycles légers à moteur, des quadricycles à moteur et des tricycles à moteur neufs et complets (art. 75, al. 1, let. b). De plus, la rédaction du rapport est possible lorsqu'il existe des jeux de données électroniques concernant des véhicules individuels pour des voitures de tourisme neuves et complètes (art. 75, al. 1, let. a). Pour tous les autres genres de véhicules, le rapport d'expertise est rédigé par l'autorité d'immatriculation (art. 75, al. 2), bien qu'il soit possible de déléguer cette tâche à un garagiste habilité à effectuer le contrôle garage, par exemple pour les véhicules de la catégorie N₁ qui disposent d'un jeu de données électronique.

Art. 151q Disposition transitoire relative à la modification du.....

Une réglementation transitoire est nécessaire pour les motocycles déjà admis à la circulation en Suisse lors de l'entrée en vigueur du nouveau droit :

La nouvelle méthode de calcul du rapport puissance-poids peut entraîner une valeur plus élevée pour ce genre de véhicule qu'avec le mode de calcul actuel. Désormais, en effet, le dividende (puissance du moteur) restera inchangé, mais le diviseur (poids en ordre de marche) sera plus petit qu'aujourd'hui (poids à vide). Le quotient (rapport puissance-poids) sera donc plus élevé. Pour les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie A pour les motocycles de puissance limitée (899 009 personnes au 31 décembre 2021), cela n'a pas d'importance tant qu'ils n'ont pas besoin d'un nouveau permis de circulation. Ce n'est que lorsqu'un nouveau permis de circulation doit être délivré (par ex. en raison d'un changement de domicile ou de détenteur) que le rapport puissance-poids peut s'avérer supérieur à 0,2 kW/kg dans le champ 78 du nouveau permis de circulation en raison de la nouvelle méthode de calcul. Un tel écart ne devrait toutefois concerner qu'un nombre restreint de motocycles :

Les autorités cantonales calculent déjà dans une large mesure le rapport puissance-poids comme dans l'UE, c'est-à-dire qu'elles déduisent le poids du conducteur (fixé par défaut à 75 kg) du poids à vide et, pour les véhicules électriques, également le poids de la batterie.

La plupart des motocycles vendus et admis à la circulation en Suisse bénéficient d'une réception générale UE. Dans l'UE, le rapport puissance-poids est déjà défini comme le rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche.

Au 21 décembre 2021, 409 054 motocycles dont la puissance ne dépasse pas 35 kW et dont le rapport puissance-poids n'excède pas 0,2 kW/kg étaient immatriculés en Suisse. Selon une évaluation des données du système d'information sur l'admission à la circulation (SIAC), la nouvelle méthode de calcul du rapport puissance-poids pourrait faire passer environ 1500 véhicules (0,367 %) dans la catégorie de permis A (motocycles sans limitation de puissance) après la remise d'un nouveau permis de circulation, au lieu de la catégorie de permis A 35 kW (motocycles avec limitation de puissance) comme actuellement.

Sans l'autorisation de conduire visée à l'al. 1, un titulaire de permis de conduire dont le motocycle fait partie des 0,367 % estimés ci-dessus et qui change de domicile pourrait être obligé d'obtenir le permis de conduire de la catégorie A pour les motocycles de puissance illimitée uniquement à cause de la nouvelle méthode de calcul, afin de pouvoir continuer à conduire son véhicule. En effet, en cas de changement de domicile, il ne suffit pas de modifier l'adresse sur le permis de circulation ; le permis de circulation doit être entièrement réimprimé. Le rapport puissance-poids est alors déterminé selon la nouvelle méthode de calcul et inscrit sur le permis de circulation.

Des cas de figure où un nouveau permis de circulation devra être délivré dès l'entrée en vigueur du nouveau droit sont aussi envisageables pour les élèves conducteurs. Comme ces situations sont encore plus rares que celles mentionnées précédemment, elles ne doivent pas faire l'objet d'une réglementation transitoire. Les autorités cantonales ont toutefois la possibilité de tenir dûment compte de ces cas particuliers en accordant une dérogation.

Annexe 12, ch. V

Les exigences applicables aux véhicules servant aux examens de la catégorie A sont adaptées à la nouvelle méthode de calcul du rapport puissance-poids.

3.3 Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)

Préambule

L'art. 104d a été abrogé avec effet au 1^{er} janvier 2019. Les principes relatifs au traitement des données sont réglés dans l'OSIAC. L'art. 104d peut donc être supprimé purement et simplement. Le Parlement a créé un nouvel art. 106, al. 2^{bis} dans la loi fédérale du 17 mars 2023 qui est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2023, qui habilite le Conseil fédéral à autoriser l'OFROU à déroger aux dispositions de l'ordonnance dans des cas particuliers.

Art. 2, let. e

Dans la version allemande, l'article a été remanié d'un point de vue linguistique par l'ajout du terme « Herstellerin ». Cette mesure vise à ce que la forme « Hersteller oder Herstellerin » soit systématiquement utilisée dans tous les articles de l'ORT.

Art. 4, al. 1, 2, 4 et 4^{bis}

Al. 1

La deuxième moitié de la phrase peut être supprimée, car son contenu figure déjà à l'al. 4^{bis}.

Al. 2

Les véhicules qui disposent d'un CoC européen sur support papier ou sous forme électronique sont désormais dispensés de la réception par type.

Al. 3

Dans la version allemande, l'alinéa a été remanié d'un point de vue linguistique par l'ajout du terme « Herstellerin ». Cette mesure vise à ce que la forme « Hersteller oder Herstellerin » soit systématiquement utilisée dans tous les articles de l'ORT.

Al. 4

Un importateur ou un constructeur pourra demander une réception par type ou une fiche de données pour des véhicules ou des châssis, même si ceux-ci sont dispensés de la réception par type.

Al. 4^{bis}

L'actuel al. 4 est désormais repris dans l'art. 4^{bis}. Lorsqu'un véhicule ou un châssis est dispensé de la réception par type, ce qui est le cas en vertu des al. 1 à 4, il doit, en raison de la dispense de la réception par type, être soumis à un contrôle en vue de l'immatriculation auprès du service cantonal des automobiles conformément aux art. 29 à 31 OETV. L'expression « séparément soumis au contrôle » utilisée jusqu'ici n'existant pas dans l'OETV, il est donc préférable de parler de « contrôle », puisque ce terme est aussi utilisé dans les titres des art. 30, 30a, 30b, 30c et 31 OETV.

Art. 6, al. 3

Correction du terme « Prüfbericht » dans la version allemande : dans la législation sur la circulation routière, il est systématiquement question de « Prüfungsbericht » (rapport d'expertise), ce qui fait référence aux formulaires 13.20 A et 13.20 B.

Art. 13, al. 1, let. c

Dans la version allemande, l'article a été remanié d'un point de vue linguistique par l'ajout du terme « Herstellerin ». Cette mesure vise à ce que la forme « Hersteller oder Herstellerin » soit systématiquement utilisée dans tous les articles de l'ORT.

Art. 21 Lieu de l'expertise technique

Dans la version allemande, l'article a été remanié d'un point de vue linguistique par l'ajout du terme « Herstellerin ». Cette mesure vise à ce que la forme « Hersteller oder Herstellerin » soit systématiquement utilisée dans tous les articles de l'ORT.

Chapitre 4 (art. 32 à 42)

L'ordonnance sur les émoluments ainsi que leurs tarifs, qui ont été jusqu'à présent réglés au chapitre 4 et à l'annexe 3 ORT, doivent être transférés dans l'ordonnance régissant les émoluments de l'Office fédéral des routes (ordonnance sur les émoluments de l'OFROU, OEmol-OFROU), RS 172.047.40) et supprimés de l'ORT.

Art. 45 Exécution

Le nouvel al. 1 constitue la base légale permettant à l'OFROU de réglementer différentes situations, notamment celles énumérées (de manière non exhaustive) aux let. a et b, par voie d'instructions. Le nouvel al. 2 reprend la deuxième phrase de l'ancien art. 45, al. 1 précisée par la mention d'articles de l'ORT. Cette précision permet de clarifier les cas dans lesquels l'OFROU peut accorder des dérogations. Le nouvel al. 3 correspond à l'ancien art. 45, al. 2. Le projet se fonde désormais sur une base juridique plus solide, puisqu'à l'art. 106, al. 2^{bis}, le Parlement a conféré au Conseil fédéral la compétence expresse d'habiliter l'OFROU à compter du 1^{er} octobre 2023.

Art. 47

Abrogé

Cette disposition transitoire de l'ancien droit de 1995 n'est plus applicable et peut donc être supprimée.

Annexe 3

Les règles concernant les émoluments et les montants de ces derniers, qui étaient jusqu'à présent réglés au chap. 4 et à l'annexe 3 ORT, sont transférés dans l'ordonnance sur les émoluments de l'OFROU et abrogés dans l'ORT.

3.4 Ordonnance du 7 novembre 2007 régissant les émoluments de l'Office fédéral des routes (ordonnance sur les émoluments de l'OFROU, OEmol-OFROU)

Art. 2

Les dispositions relatives aux émoluments liés à la procédure de réception par type sont transposées dans l'OEmol-OFROU. Il y a donc lieu d'abroger la réserve en faveur de l'ORT.

Art. 5, al. 9

La teneur de l'actuel art. 39 ORT relatif à la remise de l'émolument est reprise telle quelle dans l'art. 5, al. 9.

Art. 5a, al. 4

La teneur de l'actuel art. 39 ORT relatif à la réduction de l'émolument est reprise telle quelle dans l'art. 5a, al. 4. Comme dans les trois autres alinéas de l'art. 5a, l'al. 4 fixe le montant de la réduction à 50 %.

Art. 10 Disposition transitoire relative à la modification du jj mm aaaa

La disposition transitoire prévoit que les procédures administratives et les prestations qui ne sont pas non encore achevées sont régies par le droit antérieur.

Annexe, ch. 3.1.6

L'introduction du système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) au 1^{er} janvier 2019 a permis de proposer des produits d'information supplémentaires, tels qu'une autorisation d'accès aux données nationales issues du sous-système SIAC-Personnes dans le système d'analyse. L'OFROU n'a pas encore mis en place les conditions techniques permettant un tel accès direct. De plus, l'analyse de ces données est complexe et nécessite de l'expérience ainsi qu'un savoir-faire approfondi en matière de données. La mise à disposition de ces dernières, sans aucune formation préalable, risquerait d'entraîner des analyses erronées, des interprétations incorrectes et des informations inexacts. À la place d'un accès direct à ces données, l'OFROU peut, sur demande, mettre à disposition des analyses ou des jeux de données agrégés, pour autant que la protection des données soit respectée. Cette solution permet de répondre aux besoins des clients de manière plus efficace, plus flexible et moins coûteuse. De ce fait, l'émolument fixé au ch. 3.1.6 est caduc et doit par conséquent être abrogé.

Annexe ch. 3.1.8

Désormais, le ch 3.1.8 énumère les émoluments perçus pour différents jeux de données sur les véhicules mis à disposition par l'OFROU. Les émoluments actuels de 5,50 francs et de 4 francs perçus pour chaque véhicule immatriculé disposant d'une réception par type ou d'une fiche de données de l'OFROU sont maintenus. Ils s'appliquent désormais aussi lorsque l'OFROU traite un certificat de conformité électronique pour un véhicule. En l'absence de données empiriques sur les coûts réels engendrés par cette prestation, les tarifs de 5,50 francs et de 4 francs seront appliqués dans un premier temps. Ils pourront être adaptés si nécessaire une fois la charge de travail connue.

La différence de 1,50 franc se justifie par les différences de prix d'achat des genres de véhicules. Les remorques, les motocycles et les autres véhicules automobiles coûtent beaucoup moins chers à l'achat qu'une voiture de tourisme ou de livraison. En principe, les futurs émoluments couvriront plus ou moins les charges que la prestation fournie occasionne à l'OFROU (art. 4 de l'ordonnance générale sur les émoluments (OGEmol, RS 172.041.1). Sont déterminants dans ce cas les coûts directs de personnel et des postes de travail (selon les valeurs indicatives de l'AFF), une majoration pour les frais généraux (en général 20 % sur les frais de personnel directs) et des dépenses spécifiques liées à la tâche (par ex. conseils, systèmes informatiques, etc.).

Annexe, ch. 4a

Les autres prestations figurant à l'actuelle annexe 3 ORT ont été reprises telles quelles sous le nouveau ch. 4a. L'expression « adjonctions » a été remplacée par « ajouts » dans le texte français.

3.5 Ordonnance du 30 novembre 2018 sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (OSIAC)

Préambule

Depuis le 1^{er} septembre 2023, le traitement des données de personnes morales ainsi que des données personnelles n'est plus fondé sur la loi sur la protection des données mais sur la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA). Il est donc nécessaire d'introduire les art. 57r (Traitement de données concernant des personnes morales) et 57s LOGA (Communication de données concernant des personnes morales) comme nouvelles bases légales.

Art. 4, phrase introductive

Une précision est apportée dans la phrase introductive actuelle avec l'ajout de l'expression « ou à ceux qu'il est prévu d'immatriculer ». Cet ajout est nécessaire car le sous-système SIAC-Véhicules ne contient pas uniquement des données sur les véhicules immatriculés, mais aussi sur ceux qu'il est prévu d'immatriculer.

Art. 5, titre et al. 1^{bis}

Compétence en matière de saisie et de transmission des données

L'OFROU assure de nouvelles tâches de saisie des données non seulement en se procurant les certificats de conformité européens de la base de données européenne EUCARIS et en les saisissant dans le SIAC, mais également en convertissant les certificats de conformité européens sur support papier en un jeu de données électronique et en les saisissant dans le SIAC. La saisie de données doit donc apparaître dans le titre et à l'al. 1^{bis}.

Art. 17, al. 4

Pour chaque véhicule immatriculé sur la base d'un jeu de données électronique concernant des véhicules individuels, l'OFROU publie régulièrement sur son portail en ligne « Fiche de données électronique » les données initiales du véhicule ainsi que les coordonnées des constructeurs et des importateurs qui ont préalablement donné leur accord écrit à la publication de ces dernières. Ces données concernant les véhicules sont utilisées à des fins d'information par les acteurs impliqués dans le processus d'immatriculation des véhicules (importateurs, garages, services des automobiles, etc.).

Art. 19, al. 3

Le nouvel al. 3 constitue la base légale pour l'obtention de certificats de conformité européens électroniques depuis la base de données européenne EUCARIS. Aucune donnée suisse relative à des personnes ou à des véhicules n'est transmise à l'étranger.

4 Conséquences

Avec le passage de la réception par type aux données numériques concernant des véhicules individuels, la collecte des données nécessaires à l'immatriculation de la plupart des véhicules passe des services cantonaux des automobiles et des garages à la Confédération (OFROU). Seules les données des véhicules neufs incomplets, transformés ou ayant subi des modifications techniques doivent toujours être saisies directement par le service des automobiles.

L'immatriculation des véhicules est plus simple et plus rapide. En particulier, l'immatriculation administrative des voitures de tourisme neuves, complètes et qui ne présentent pas de modifications devant être annoncées ou contrôlées déleste considérablement les services cantonaux des automobiles et les garages. De fait, dans la pratique, la possibilité d'immatriculer un véhicule de manière purement administrative a été peu utilisée par le passé. À la place, les données concernant des véhicules individuels ont souvent été recueillies dans le cadre du contrôle de fonctionnement délégué aux garages (contrôle garage).

La numérisation des processus et la saisie des données concernant des véhicules individuels avant l'immatriculation devraient permettre d'améliorer la qualité des données de base pour l'immatriculation. La charge de travail diminuera globalement, tant pour les importateurs que pour les services des automobiles. Le test de l'application IVITA-S, en cours depuis décembre 2021, confirme cette tendance.

4.1 Conséquences pour la Confédération (finances, personnel et autres)

La saisie des CoC sur support papier des catégories de véhicules M et N concernés par l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO₂ entraînera des charges supplémentaires pour l'OFROU. Celles-ci seront à peu près aussi importantes que l'économie réalisée par la réduction du nombre de fiches de données délivrées. L'OFROU estime qu'environ 5000 véhicules neufs disposant d'un CoC sur support papier devront être immatriculés en 2025⁵ : ce chiffre tendra vers zéro d'ici fin 2026. De plus, sur les quelque 15 000 véhicules importés directement chaque année, environ 2000 devraient arriver en Suisse sans CoC (essentiellement des véhicules prévus pour le marché américain).

Les jeux de données pour l'immatriculation de quelque 5000 véhicules seront saisis manuellement, ce qui correspond à la charge annuelle d'environ un ETP. Dans une deuxième phase (après le 5 juillet 2026), les charges liées à la saisie manuelle des CoC sur support papier des véhicules soumis à l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO₂ disparaîtront presque entièrement. Par ailleurs, le travail de développement du système à l'issue du projet « Nouveau régime d'admission des véhicules » et la gestion d'un plus grand volume de données numériques concernant des véhicules individuels nécessiteront à peu près la même capacité en termes de personnel.

Le développement de l'application métier IVITA-S a coûté à ce jour quelque 11,25 millions de francs. Les coûts de développement des fonctions de gestion requises et des processus liés à la réception par type (projet informatique « Nouveau régime d'admission des véhicules NRAV ») sont évalués à environ 6 millions de francs. Les coûts d'exploitation se chiffreront entre 0,6 et 1,3 million de francs par an dans les années à venir.

Grâce au passage aux données initiales concernant des véhicules individuels, les demandes et la délivrance de réceptions par type suisses et de fiches de données seront sensiblement réduites, ce qui occasionnera une diminution des recettes pour l'OFROU. En 2019, le produit généré par les réceptions par type, les fiches de données et les timbres de contrôle s'élevait à environ 6,4 millions de francs. En

⁵ Le nombre de 5000 CoC sur support papier a été estimé sur la base des immatriculations de 2021 et d'un test d'obtention des eCoC via EUCARIS pour les véhicules importés directement.

fonction de la vitesse à laquelle le changement se fera chez les importateurs, les pertes se situeront entre 1,7 million et 3,3 millions de francs en 2025.

4.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Dans la plupart des cas, les services cantonaux des automobiles n'auront pas à saisir de données en vue de l'immatriculation de véhicules neufs. Quelque 85 % des véhicules automobiles neufs sont des voitures de tourisme et des véhicules affectés au transport de choses. La très grande majorité de ces véhicules disposera à l'avenir d'un certificat de conformité électronique et donc d'un jeu de données numériques. Il ne restera donc plus que 15 % de véhicules dont les données devront être saisies par les services des automobiles. Ils n'auront ainsi plus à saisir que les données des véhicules neufs non soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ et ne disposant pas d'eCoC (par ex. motocycles et tracteurs). La simplification et l'optimisation des processus d'immatriculation permettront aux services des automobiles de réaliser des économies de plus d'un million de francs à partir de 2027. Il n'y aura aucune conséquence pour les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.

4.3 Conséquences économiques

Le passage de la procédure d'immatriculation actuelle fondée sur une réception par type suisse ou une fiche de données à celle reposant sur les données de l'application métier IVITA-S doit être effectué par les importateurs en collaboration avec l'OFROU. Ce dernier accompagne ce changement et collabore avec les cantons pour mettre à disposition les systèmes utilisés aux fins de l'immatriculation.

La réduction des charges pour les importateurs en ce qui concerne les véhicules des catégories M, N et O (pas de frais pour la RT ou la FD, moins de champs à remplir sur le formulaire 13.20 A) ainsi que la suppression du contrôle garage pour les voitures de tourisme neuves et complètes visées à l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, entraînent des avantages financiers.

Même si, en 2025, seule la moitié des importateurs de véhicules des catégories M₁ et N₁ sera passée aux données numériques concernant des véhicules individuels (estimation prudente), l'économie réalisée devrait déjà avoisiner les 10 millions de francs. En 2027, une fois que tous les importateurs concernés auront changé de système (le règlement [UE] 2018/858 est mis en œuvre), les économies devraient être de l'ordre de 18 millions de francs.

Pour les véhicules importés directement, il y aura d'une part une simplification et donc une réduction de la charge de travail du côté des importateurs (environ 13 000 véhicules neufs par an). D'autre part, les importateurs de véhicules soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ et ne disposant pas d'un CoC devront procéder à la saisie des données via une plateforme numérique (environ 2000 véhicules neufs, destinés principalement au marché américain).

4.4 Conséquences pour l'environnement et la société

Aucune conséquence.

4.5 Autres conséquences

Aucune conséquence.

5 Aspects juridiques

5.1 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Les modifications proposées sont compatibles avec les obligations internationales de la Suisse et n'engendrent pas d'entraves techniques au commerce. La compatibilité avec le droit européen et les

règlements de l'ONU est garantie. Le projet ne contrevient en rien aux accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE (ATT⁶ et MRA⁷) ni aux règlements techniques de l'accord de l'ONU du 20 mars 1958⁸.

L'OFROU a conclu un contrat payant avec l'association EReg pour sa participation à EUCARIS. L'accès à la plateforme est donc juridiquement garanti. Les eCoC des constructeurs pour le marché suisse sont téléversés dans EUCARIS par le KBA en Allemagne et l'autorité d'immatriculation néerlandaise (RDW) depuis le début du raccordement de l'application métier IVITA-S à EUCARIS.

5.2 Bases juridiques

Les adaptations juridiques opérées dans le cadre de ce projet de révision d'ordonnances se fondent sur les art. 12, al. 3 et 4, 13, al. 2, 15, al. 4 à 6, 89g, al. 2, 89h et 106, al. 1 et 2^{bis}, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)⁹ ainsi que sur l'art. 46a de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA, RS 172.010), et s'inscrivent dans le cadre fixé par ces réglementations fédérales.

5.3 Délégation de compétences législatives

Le Conseil fédéral délègue différentes compétences législatives à l'OFROU sur la base de l'art. 106, al. 1 et al. 2^{bis}, LCR. La délégation de la compétence législative fondée sur l'art. 106, al. 1, LCR permet à l'OFROU, en vertu de l'art. 30, al. 3, P-OETV, d'obtenir d'autres certificats de conformité européens via EUCARIS dès que ceux-ci sont disponibles sous forme électronique et, si nécessaire, d'immatriculer aussi les genres de véhicules concernés dans le cadre d'un contrôle administratif, sans devoir procéder à une modification d'ordonnance fastidieuse. Ces certificats devront remplir les mêmes exigences que celles prévues par le règlement (UE) 2018/858 pour les véhicules des catégories M, N et O, afin de garantir la même qualité pour tous les eCoC.

Une compétence législative supplémentaire est déléguée à l'OFROU sur la base de l'art. 106, al. 2^{bis}, LCR et précisée à l'art. 45, al. 2, ORT. Dans des cas particuliers, l'OFROU peut autoriser des dérogations à certaines dispositions.

5.4 Protection des données

Les fiches de données électroniques qui ne contiennent que des données techniques d'un véhicule pourront être consultées sur Internet via le numéro de matricule.

Le numéro de matricule permet de garantir que tout véhicule construit ou importé en Suisse se voit attribuer un numéro et peut ainsi être identifié.

Le numéro de matricule remplit une fonction importante en termes d'anonymisation des données et donc de protection des données : il ne présente aucun risque du point de vue de la législation sur la protection des données, car il s'agit d'une donnée purement technique qui ne permet pas à elle seule d'identifier le constructeur, l'importateur ou le détenteur. En revanche, le numéro d'identification du véhicule (VIN) est considéré comme une donnée à caractère personnel et toute association avec ce numéro est interdite par la législation en vigueur. L'utilisation du numéro de matricule pour la consultation de la fiche de données électronique était donc une nécessité, car elle ne pose pas de problème du point de vue du droit de la protection des données. En outre, le numéro VIN n'apparaît pas sur la fiche de données.

⁶ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres) ; RS 0.740.72.

⁷ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité ; RS 0.946.526.81

⁸ Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur des véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces règlements ; RS 0.741.411

⁹ RS 741.01

6 Glossaire

Terme / Abréviation	Signification
Catégories européennes de véhicules	<p>M : voitures automobiles affectées au transport de personnes</p> <p>N : voitures automobiles affectées au transport de choses</p> <p>O : remorques de transport</p> <p>L : véhicules automobiles à deux ou trois roues et quadricycles légers et lourds à moteur</p> <p>T : tracteurs à roues</p> <p>C : tracteurs à chenilles</p> <p>R : remorques de transport agricoles et forestières</p> <p>S : remorques de travail agricoles et forestières</p>
CoC	Certificat de conformité européen (<i>Certificate of Conformity</i>)
eCoC	Forme électronique du certificat de conformité européen
FD	Fiche de données ; compilation suisse de données provenant d'une RG-UE dans le cadre de la procédure de réception par type suisse.
Fiche de données électronique	Extrait du eCoC, enrichi des données d'importation et d'extraits de la réception par type suisse avec les données sur la construction. Correspond à un jeu de données concernant un véhicule individuel.
IVI	Données initiales des véhicules (<i>Initial Vehicle Information</i>)
IVITA-S	Application métier de l'OFROU qui, d'une part, extrait l'eCoC d'EUCARIS et le transmet au SIAC et, d'autre part, sert à la création de fiches de données et de réceptions par type suisses.
OEA	Organe d'expertise agréé selon annexe 2 ORT
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFROU	Office fédéral des routes
Portail KDI	Portail pour les petits et grands importateurs qui souhaitent immatriculer des véhicules en Suisse
RG-UE	Réception générale européenne
RT	Réception par type
RT-CH	Réception par type suisse
SAN	Service des automobiles et de la navigation
SIAC	Système d'information relatif à l'admission à la circulation
VIN	Numéro d'identification du véhicule (<i>Vehicle Identification Number</i>)