



Berne, le 15 octobre 2025

---

# Révision partielle du 15 octobre 2025 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC ; RS 741.51)

## Commentaires

---

Numéro de document : ASTRA-D-93FF3401/1712



## **Ch. I**

### **Art. 15, al. 2, phrase introductive**

Désormais, 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 ») est considéré comme le « rapport puissance-poids ». La nouvelle méthode de calcul est une adaptation au droit de l'Union européenne (UE). Le « poids en ordre de marche » est le poids à vide (art. 7, al. 1, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV]<sup>1</sup>), 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 une décimale (un chiffre après la virgule) dans le texte de l'ordonnance. Il s'agit là aussi d'une adaptation au droit de l'UE (règlement [UE] n° 168/2013<sup>2</sup>, 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. De plus, dans les instructions relatives à l'établissement des rapports d'expertise 13.20, la méthode d'arrondi du rapport puissance-poids appliquée dans le permis de circulation est adaptée conformément à la dernière version en vigueur au sein de l'UE. Actuellement, la valeur est arrondie au centième le plus proche (règlement d'exécution [UE] n° 901/2014<sup>3</sup>, notes explicatives relatives à l'appendice 24) : « <sup>(3)</sup>Arrondir les unités de mesure au nombre entier le plus proche pour dB(A), Wh/km, mg/km, g/km, ppm et km ; au dixième le plus proche pour kW, l/100 km, kg/100 km, m<sup>3</sup>/100 km et pour % vol. ; et au centième le plus proche pour kW/kg et pour m-1 »).

### **Art. 20a, al. 2, 2<sup>e</sup> phrase**

La modification de la valeur « 0,20 kW/kg » en « 0,2 kW/kg » tient compte de la nouvelle méthode de calcul du rapport puissance-poids.

### **Art. 71, al. 1, let. g**

Le respect des exigences en matière d'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> est introduit à l'art. 71 comme condition supplémentaire pour l'admission des véhicules. Celle-ci est remplie si le petit importateur s'est acquitté de la sanction éventuellement due et qu'il reçoit une attestation de l'OFROU en ce sens, ou si un véhicule soumis aux prescriptions en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> 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. 72, al. 1, let. m**

L'art. 72, al. 1, OAC a été complété au 1<sup>er</sup> mai 2024 par une nouvelle let. m, qui dispense de l'obligation d'immatriculation les chariots de travail dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h.

Un passage concernant les véhicules spéciaux est ajouté à ladite let. m. Il vise à garantir que de nombreux chariots de travail considérés comme des véhicules spéciaux uniquement en raison de l'utilisation de chenilles en caoutchouc (mini-pelles, chariots de nettoyage, tombereaux à chenilles, etc.) restent exempts d'immatriculation. Parallèlement, d'autres véhicules spéciaux (par ex. une pelle mécanique de 3,5 mètres de largeur et de 60 tonnes) devront toujours disposer d'une plaque de contrôle, d'un permis de circulation et d'une autorisation exceptionnelle.

### **Art. 72a, al. 1 et 2**

Al. 1 : toute personne qui souhaite immatriculer pour la première fois un véhicule de la catégorie M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> après son importation ou sa construction en Suisse doit communiquer à l'OFROU par voie

---

<sup>1</sup> RS 741.41

<sup>2</sup> 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, JO L 60 du 2.3.2013, p. 52 ; modifié en dernier lieu par...

<sup>3</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 901/2014 de la Commission du 18 juillet 2014 portant exécution du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives relatives à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ; texte présentant de l'intérêt pour l'EEE, JO L 249 du 22.8.2014, p. 1 ; modifié en dernier lieu par...

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 d'importation ou de 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 CO<sub>2</sub> contenues dans le jeu de données sont ensuite communiquées à l'OFEN pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>. 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 d'importation ou de construction ainsi que des données du CoC doivent être indiquées pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>. Les données du véhicule pertinentes en matière de CO<sub>2</sub> contenues dans le jeu de données sont communiquées à l'OFEN pour l'exécution desdites prescriptions.

- S'il n'existe ni eCoC ni CoC, les autres données d'importation ou de construction pertinentes pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO<sub>2</sub> doivent être communiquées à l'OFROU. Les données du véhicule pertinentes en matière de CO<sub>2</sub> contenues dans le jeu de données sont communiquées à l'OFEN pour l'exécution desdites prescriptions. Le véhicule doit ensuite être présenté pour contrôle au service des automobiles, qui saisit les autres données du véhicule pertinentes pour l'immatriculation.

Al. 2 : actuellement, les certificats de conformité européens électroniques ne sont disponibles dans EUCARIS que pour les véhicules des catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>. Si d'autres eCoC devaient exister dans EUCARIS, l'OFROU pourrait également prescrire une procédure de transmission d'informations pour les genres de véhicules concernés et prévoir l'indication des données d'importation ou de construction dans ce cadre.

### **Art. 72b, al. 1, 2 et 3**

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<sup>4</sup>). L'obtention d'un eCoC est toujours déclenchée par la communication de données, soit par l'importateur soit par le constructeur du véhicule. Cette communication 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'alinéa en question 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 parfois l'accès à EUCARIS pendant plusieurs semaines.

Al. 3 : 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. Ces données sont enregistrées dans le SIAC avec celles des CoC européens sous la forme de jeux de données électroniques concernant des véhicules individuels. 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 communiquer de l'OFROU.

---

<sup>4</sup> 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, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par...

### **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 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 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 N<sub>1</sub> qui disposent d'un jeu de données électronique.

### **Ch. II**

#### **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.

### **Ch. III**

Les modifications entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026.