



Berne, 15 octobre 2025

Nouveau régime d'admission des véhicules NRAV

Rapport sur les résultats de la procédure de
consultation réalisée du 14 août 2024 au
14 novembre 2024

Numéro de document : ASTRA-D-33DB3401/688



Table des matières

1	Introduction	2
1.1	Contexte	2
1.2	Contenu du projet.....	3
1.3	Procédure de consultation.....	3
2	Avis.....	4
2.1	Prises de position reçues	4
2.2	Dépouillement des avis	6
3	Appréciation générale des projets d'ordonnance.....	6
3.1	Observations liminaires.....	6
4	Réponses aux questions posées.....	22
5	Autres remarques de la VFAS concernant l'OETV.....	61
6	Annexe : Liste des participants et de leur abréviation	66

1 Introduction

1.1 Contexte

Avec le règlement (UE) 2018/858, l'Union Européenne a introduit au 1er septembre 2020 un nouveau régime de réception par type et d'admission à la circulation 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 individuels (eCoC). 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. 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.

La mise en œuvre de la motion Darbellay (13.3818 « Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière ») et de la motion Reimann (16.3846 « Réception par type des véhicules routiers. Réduire la bureaucratie en abolissant le timbre de contrôle ») font également l'objet de la consultation.

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.

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

1.2 Contenu 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** : 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, ce qui permet la numérisation de l'admission des véhicules en question.
- **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. À partir du 5 juillet 2026, seuls des eCoC seront échangés via EUCARIS pour les véhicules des catégories M, N et O. Une nouvelle application métier IVITA-S a dû être développée pour que l'OFROU puisse obtenir et enregistrer depuis EUCARIS ces certificats électroniques pour les véhicules importés en Suisse.
- **Arrêt de l'application métier TARGA en service depuis 1984 et transfert des fonctions dans la nouvelle application métier IVITA-S.**
- **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. Cette fiche peut être consultée par les services chargés de l'admission.
- **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'examens auprès des guichets d'admission des services des automobiles. La proposition mise en consultation prévoit une immatriculation purement administrative pour la majorité des voitures de tourisme légères de la catégorie M₁ qui disposent d'un eCoC. Les données des eCoC peuvent 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.
- **Mise en œuvre de la motion Reimann 16.3846** : la motion Reimann demande une forme de collecte moderne ou 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). Elle 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 (réception par type, fiche de données ou 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.
- **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 »). 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.

1.3 Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a lancé la procédure de consultation (procédure 2024/06) le 14 août 2024. Ont été invités les cantons, les conférences et organisations intercantionales, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faïtières nationales des communes, des villes, des régions de

montagne et de l'économie ainsi que d'autres associations, organisations et milieux intéressés. La procédure de consultation s'est déroulée du 14 août au 14 novembre 2024. Les documents suivants ont été mis à la disposition des destinataires de la consultation :

- Lettre d'accompagnement relative à l'ouverture de la procédure de consultation
- Projet de consultation : Modification de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC), de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT), de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), de l'ordonnance sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (OSIAC) et de l'ordonnance sur les émoluments de l'OFROU (OEmol-OFROU), tableau synoptique
- Rapport explicatif
- Liste des destinataires
- Questionnaire de 18 questions
- Questions du questionnaire et questions portant sur l'accord sur les actes législatifs et leurs modifications respectives dans l'application pour les procédures de consultation « Consultations »

Les documents de la consultation sont disponibles sur le site de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch > *Droit fédéral* > *Procédures de consultation* > *Procédures de consultation terminées* > 2024 > DETEC > Procédure de consultation 2024/06.

La prise de position pouvait être envoyée par courriel à l'OFROU. L'OFROU a également utilisé pour la première fois le nouvel outil de consultation numérique « Consultations », accessible en cliquant sur le « formulaire de réponse » sur le site www.admin.ch > *Droit fédéral* > *Procédures de consultation*. L'application « Consultations » permettait aux participants de déposer leur avis par voie électronique et de transmettre directement leurs prises de position.

26 prises de position (51 %) ont été déposées via « Consultations » et 25 (49 %) par courriel. La majorité des cantons et des partis qui se sont exprimés ont déposé leur prise de position par courriel. La majorité des associations ont utilisé l'application.

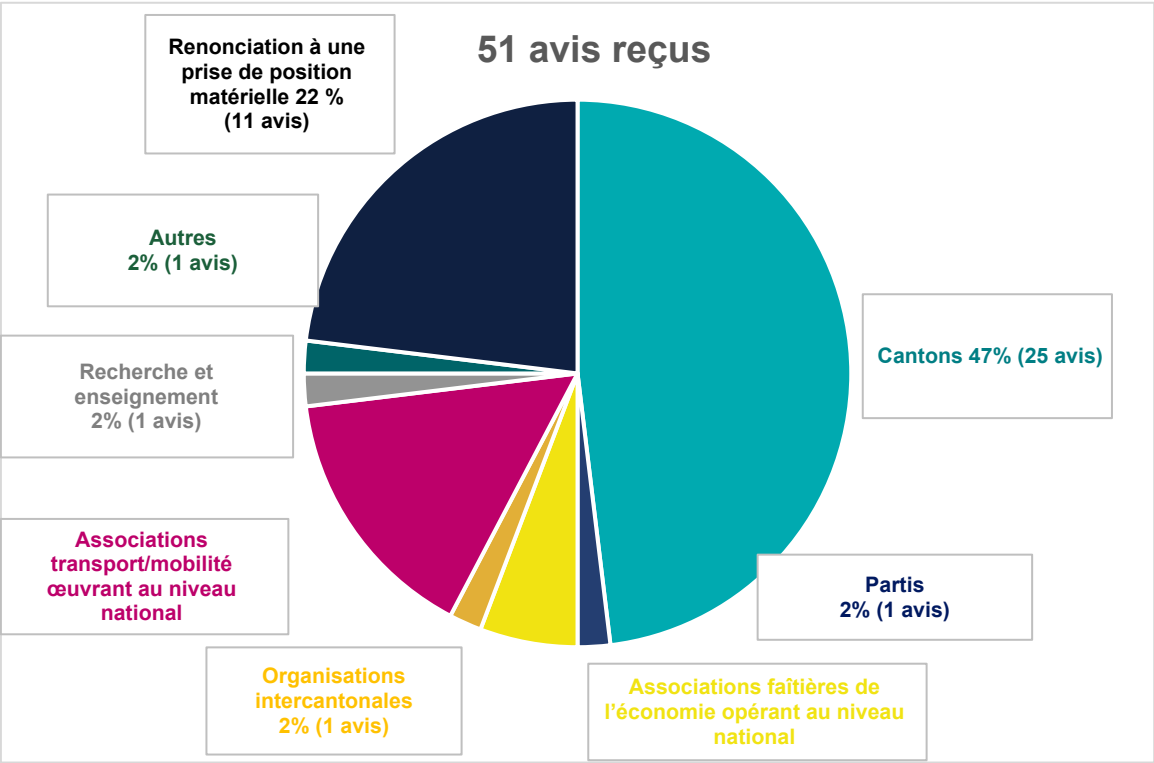
Mode de remise des documents de consultation	
Remise via l'application « Consultations » (51 %)	Remise par courriel (49 %)
UR, SZ, OW, SO, AI, GE, JU, economiesuisse, CCCS, CSSP, FSSP, UPSA, auto-suisse, BPA, Technique agricole suisse SA, SAA, VFAS, ECO Swiss, ISP, FNG, BNA, ASA, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA, carrosserie suisse	ZH, BE, LU, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, UDC, PS, usam, asa, CCPCS, Commerce Suisse, Suva

2 Avis

2.1 Prises de position reçues

Liste des participants à la consultation	Nombre de personnes invitées	Nombre de réponses	Participants
1. Cantons et Conférence des gouvernements cantonaux (CGC)	27	25	Tous les cantons sauf NE
2. Partis représentés à l'Assemblée fédérale	10	2	UDC PS

3. Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne œuvrant au niveau national	3	--	--
4. Associations faîtières de l'économie œuvrant au niveau national	8	3	economiesuisse usam Association Agro-Entrepreneurs Suisse
5. Autres milieux intéressés			
5.1. Organisations intercantionales	16	5	CCCS asa CSSP CCPCS FSSP
5.2. Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	52	8	UPSA auto-suisse BPA Technique agricole suisse SAA Commerce Suisse VFAS carrosserie suisse
5.3. Autres associations nationales	20	2	ECO Swiss IPS
5.4. Assurances	4	4	FNG BNA Suva ASA
5.5. Recherche et enseignement	2	1	HESB
5.6. Autres	15	1	Kyburz Switzerland SA
Total	157 invités	51 réponses	



Un

total de 157 destinataires (cantons, partis politiques, associations faîtières et autres milieux intéressés) ont été invités à prendre position concernant la consultation sur le NRAV. Parmi ces 157 destinataires,

50 ont donné leur avis, notamment 25 cantons (tous sauf Neuchâtel) et deux partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale (PS, UDC), tandis que 107 n'ont pas donné leur avis. Onze parties ont répondu qu'elles renonçaient à prendre position (PS, CCCS, CSSP, CCPCS, FSSP, ECO Swiss, IPS, FNG, BNA, ASA, Suva). En plus de ces 50 avis, un autre a été déposé par l'entreprise Kyburz Switzerland SA, laquelle ne figure pas sur la liste des destinataires. Au total, 51 prises de position ont été recueillies. 40 ont fait l'objet d'une évaluation après retrait des onze déclarations de renonciation.

Les avis et considérations ont été soumis au moyen du questionnaire préétabli et des questions relatives aux différents articles posées dans l'application « Consultations » et/ou sous la forme de lettres d'accompagnement. Le questionnaire est structuré sur la base des modifications de l'ordonnance proposées et comporte 18 questions. Il comprend, pour chaque question, une partie quantitative (oui, non, sans avis/non concerné) et une partie qualitative (remarques). Certains participants ont exprimé leur avis uniquement au moyen d'une lettre d'accompagnement (sans questionnaire ni indication d'article), tandis que d'autres ont utilisé plusieurs canaux (par ex. sous forme de remarque dans le questionnaire et la lettre d'accompagnement ainsi que dans les indications relatives aux différents articles). Pour certains sujets, le contenu des prises de position de plusieurs participants est très similaire, voire quasi identique.

Sur les 26 participants ayant utilisé exclusivement l'application « Consultations », huit ont déclaré explicitement qu'ils renonçaient à prendre position (CCCS, CSSP, FSSP, Eco Swiss, IPS, FNG, BNA, ASA). Il en résulte 18 prises de position transmises via Consultations, qui ont été intégrées à la présente analyse. Seule la moitié de ces 18 participants ont utilisé les possibilités de réponse plus détaillées sur les différents articles des projets d'ordonnance ORT, OAC, OETV, OSIAC et OEcol-OFROU via Consultations.

2.2 Dépouillement des avis

La majorité des participants ont rempli la partie quantitative du questionnaire, que ce soit partiellement ou entièrement. Les remarques des participants ayant soumis leur prise de position hors questionnaire ont été analysées séparément.

Outre les données quantitatives contenues dans le questionnaire, il était possible de formuler des remarques et des demandes de modification sur les différentes questions et de faire part de ses préoccupations générales concernant la consultation. L'appréciation des remarques et des propositions d'amendement reçues s'est déroulée en plusieurs étapes, au cours desquelles tous les avis ont été interprétés de manière aussi uniforme que possible et regroupés dans des « avis principaux » qui reprennent en substance les avis similaires de différents participants. Les « avis principaux » permettent d'obtenir un aperçu équilibré et clair des différents avis. Les textes des différents avis peuvent être consultés dans le document « Avis » du dossier de consultation sur le site Internet de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch > *Droit fédéral* > *Procédures de consultation* > *Procédures de consultation terminées* > 2024 > DETEC > *Procédure de consultation 2024/06* > *Avis*.

3 Appréciation générale des projets d'ordonnance

3.1 Observations liminaires

La structure de l'évaluation s'appuie sur le questionnaire, ainsi que sur les questions relatives aux différents actes législatifs et articles, et comprend en outre une analyse des remarques et des contributions concernant chacun des articles d'ordonnance. L'évaluation englobe à chaque fois :

- figures illustrant l'avis d'ensemble (approbation, rejet, sans avis)
- liste des différents participants selon leur évaluation (approbation, rejet)
- avis principaux avec indication des participants qui sont de cet avis

L'évaluation de principe comprend une répartition par liste de destinataires et par groupes thématiques de participants. Cette approche permet de mettre en perspective les éventuelles parts majoritaires pour l'ensemble des avis, qui peuvent survenir en cas de nombreuses soumissions de même nature par certaines entreprises.

Tous les participants ayant exprimé leur approbation ou leur rejet de principe sont listés sous « Évaluation ». Les propositions et les remarques des participants, résumées sous la forme de « déclarations centrales », sont également mentionnées pour chaque question. Les « déclarations centrales » des participants qui n'ont ni exprimé leur approbation ni leur rejet concernant une question sont listées sous « Remarque ». Les cantons sont mis en évidence en bleu et les partis politiques en rouge. Ces déclarations rendent compte par analogie des avis similaires de différents participants. Les remarques semblables formulées par plusieurs participants pour une question donnée ne sont prises en considération qu'une seule fois par déclaration. Il en résulte une vue d'ensemble proportionnée et transparente des divers avis. La récapitulation des avis dans les déclarations ainsi que l'attribution de ces déclarations aux divers participants s'accompagnent toutefois inévitablement d'une certaine approximation. Les textes des différents avis peuvent être consultés dans le document « Avis » : www.admin.ch > *Droit fédéral* > *Procédures de consultation* > *Procédures de consultation terminées* > 2024 > DETEC > *Procédure de consultation 2024/06* > *Avis*.

Une liste complète des participants comprenant le sigle et la désignation complète figure dans l'annexe.

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
1	Position de principe sur le fond du projet exprimée dans les lettres d'accompagnement.						
1	Cantons	14		11	14	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale	1			1	100 %	0 %
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	2		1	2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales			1	0	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	22		12	22	100 %	0 %
2	Acceptez-vous le principe d'une révision partielle de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) ?						
1	Cantons	4			4	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national		1		1	0 %	100 %
5.1	Organisations intercantionales			3			
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national		1		1	0 %	100 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	6	2	3	8	75 %	25 %
3	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous qu'une réception par type ou une fiche de données puisse toujours être établie sur demande pour les véhicules dispensés de la réception par type ? (art. 4, al. 4, P-ORT)						
1	Cantons	14	10		24	58,3 %	41,7 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales		1		1	0 %	100 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement						
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	23	11		34	67,6 %	32,4 %
4	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications du préambule P-ORT ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national						
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	5			5	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
5	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 2, let. e P-ORT ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	9			9	100 %	0 %
6	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 4, al. 1 à 4^{bis}, P-ORT ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	9			9	100 %	0 %
7	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 6, al. 3, P-ORT ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	9			9	100 %	0 %
8	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 13, al. 1, let. c, P-ORT ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	9			9	100 %	0 %
9	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 21 « Lieu de l'expertise technique » P-ORT ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	9			9	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
10	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications du chap. 4 « Émoluments » (art. 32 à 42) P-ORT ?						
1	Cantons					100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	8			8	100 %	0 %
11	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 45 « Exécution » P-ORT ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	6	3		9	66,7 %	33,3 %
12	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous l'abrogation de l'art. 4 P-ORT ?						
1	Cantons					100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	8			8	100 %	0 %
13	Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous l'abrogation de l'annexe 3 P-ORT ?						
1	Cantons					100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	8			8	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
14	Acceptez-vous le principe d'une révision de l'ordonnance régissant les émoluments de l'Office fédéral des routes (OE-mol-OFROU) ?						
1	Cantons	3		1	4	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national						
5.1	Organisations intercantionales			3			
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	1	3		4	25 %	75 %
5.5	Recherche et enseignement	1					
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	6	3		9	66,7 %	33,3 %
15	Révision partielle de l'OE-mol-OFROU : Acceptez-vous l'abrogation de l'art. 2 P-OE-mol-OFROU ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	9			9	100 %	0 %
16	Révision partielle de l'OE-mol-OFROU : Acceptez-vous les modifications de l'art. 5, al. 9, P-OE-mol-OFROU ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	6	3		9	66,7 %	33,3 %
17	Révision partielle de l'OE-mol-OFROU : Acceptez-vous les modifications de l'art. 5a, al. 4, P-OE-mol-OFROU ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	6	3		9	66,7 %	33,3 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
18	Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le nouvel art. 10 « Disposition transitoire de la modification du JJ.MM.AAAA » P-OEmol-OFROU ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres				1		
	Total	9			9	100 %	0 %
19	Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le principe d'une modification de l'annexe P-OEmol-OFROU ?						
1	Cantons						
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4			4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	7			7	100 %	0 %
20	Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous que le ch. 3.1.6 (Accès aux données suisses du sous-système SIAC-Personnes reprises dans le sous-système SIAC-Analyse, pour une durée d'un an, par accès) P-OEmol-OFROU soit abrogé ?						
1	Cantons	20		4	20	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	3		1	3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5		1	5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	2			2	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	32		6	32	100 %	0 %
21	Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le nouveau ch. 3.1.8 P-OEmol-OFROU ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national		1	1	1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national		4	1	4	0 %	100 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres		1		1	0 %	100 %
	Total	2	6	2	8	25 %	75 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
22	Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous que les émoluments des ch. 31.8.1, 3.1.8.2 et 3.1.8.3 P-OEmol-OFROU correspondent aux timbres de contrôle ?						
1	Cantons	20		4	20	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2	1		3	66,7 %	33,3 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	27	4	4	31	87,1 %	12,9 %
23	Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous que l'OFROU traite électroniquement les certificats de conformité sur support papier conformément au ch. 3.1.8.4 P-OEmol-OFROU moyennant un émolument de 60 à 90 francs ?						
1	Cantons	20		5	20	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1	2		3	66,7 %	33,3 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	1	3	1	4	25 %	75 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres		1		1	0 %	100 %
	Total	24	6	6	30	80 %	20 %
24	Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le nouveau ch. 4a P-OEmol-OFROU ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national		1	1	1	0 %	100 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	3	1	1	4	75 %	25 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	5	2	2	7	71,4 %	28,6 %
25	Acceptez-vous le principe d'une révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) ?						
1	Cantons	4			4	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales			3			
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4			4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	11		3	11	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
26	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous que la méthode de calcul du rapport puissance-poids déjà appliquée actuellement par la majorité des autorités cantonales d'exécution soit inscrite dans l'OAC (art. 15, al. 2 et art. 20a, al. 2, P-OAC) ?						
1	Cantons	23	1		24	96 %	4 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2		1	2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5		1	5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	33	1	2	34	97,1 %	2,9 %
27	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 15, al. 2, partie introductive, P-OAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1		1	1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4		2	4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	7		3	7	100 %	0 %
28	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 20a, al. 2 P-OAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1		1	1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4		2	4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	7		3	7	100 %	0 %
29	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous le nouvel art. 71, al. 1, let. f, P-OAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4		1	4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	8		1	8	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
30	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous le nouvel art. 72a « Communication de données concernant l'importation et la construction » P-OAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4		1	4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	8		1	8	100 %	0 %
31	Révision partielle de l'OAC : L'art. 72a, al. 1, P-OAC contient une obligation d'annonce pour les véhicules assujettis à la sanction CO₂-(voitures de tourisme, véhicules utilitaires léger). La communication des données d'importation et de construction sert d'une part à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ et d'autre part, elle donne automatiquement lieu à l'obtention d'un eCoC via EUCARIS. Acceptez-vous que l'OFROU puisse admettre d'autres types de véhicules à cette procédure d'annonce si des eCoC sont disponibles à l'avenir pour ces véhicules ?						
1	Cantons	23	1		24	96 %	4 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	34	1		35	97,2 %	2,8 %
32	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous le nouvel art. 72b Création d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels P-OAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	3		1	3	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	7		1	7	100 %	0 %
33	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous le principe que l'OFROU se charge du traitement et de la préparation des données concernant les véhicules individuels issues des certificats de conformité européens sous forme électronique ou parfois sur support papier, ces tâches incombant jusqu'à présent aux services cantonaux des automobiles ? (Attention : les services des automobiles resteront compétents pour l'admission).						
1	Cantons	24			24	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	35			35	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
34	Révision partielle de l'OAC : Variante A - Les données d'un certificat de conformité européen sur support papier visé à l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858 de véhicules soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ (voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers) doivent-elles continuer à être saisies par le service des automobiles et transmises à l'OFROU ?						
1	Cantons		24		24	0 %	100 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national		2	1	2	0 %	100 %
5.1	Organisations intercantionales		1		1	0 %	100 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national		4	1	4	0 %	100 %
5.5	Recherche et enseignement		1		1	0 %	100 %
5.6	Autres			1			
	Total		32	3	32	0 %	100 %
35	Révision partielle de l'OAC : Variante B - Les données d'un certificat de conformité européen sur support papier visé à l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858 de véhicules soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ (voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers) doivent-elles désormais être saisies par l'OFROU, ce qui implique que ce document doit lui être remis ? L'OFROU établit ensuite une fiche de données électronique.						
1	Cantons	24			24	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres			1			
	Total	34		1	34	100 %	0 %
36	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous la liste de l'art. 75, al. 1 et 2, P-OAC énumérant les personnes autorisées à remplir les rapports d'expertise ?						
1	Cantons	22	2		24	91,6 %	8,4 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	33	2		35	94,3 %	5,7 %
37	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 75, al. 1 et 2, P-OAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	2	2		3	50 %	50 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	6	2		8	75 %	25 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
38	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous la disposition transitoire de l'art. 151q, P-OAC ?						
1	Cantons	1	23		24	4,2 %	95,8 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	1	1	1	2	50 %	50 %
5.1	Organisations intercantionales		1		1	0 %	100 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4	1	1	5	80 %	20 %
5.5	Recherche et enseignement		1		1	0 %	100 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	7	27	2	34	20,6 %	79,4 %
39	Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous les modifications de l'annexe 12, ch. V, catégorie A, P-OAC ?						
1	Cantons	24			24	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	2		1	2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5		1	5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	34		2	34	100 %	0 %
40	Acceptez-vous le principe d'une révision partielle de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?						
1	Cantons	5			5	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national		1		1	0 %	100 %
5.1	Organisations intercantionales			3			
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	3	1		4	75 %	25 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	10	2		12	83,3 %	16,7 %
41	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous que les voitures de tourisme neuves et complètes au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, soit la majeure partie des véhicules de la catégorie M1, puissent être immatriculées de manière purement administrative ?						
1	Cantons	23	1		24	95,8 %	4,2 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	34	1		35	97,2 %	2,8 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre Total	D'accord	Part (en %)
							Pas d'accord
42	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous que seuls 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 neufs et complets puissent être immatriculés de manière purement administrative, pour autant qu'une réception par type ou une fiche de données soit disponible pour ces véhicules ?						
1	Cantons	22	2		24	91,7 %	8,3 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	33	2		35	94,3 %	5,7 %
43	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous que tous les autres genres de véhicules, lesquels ne peuvent pas être immatriculés de manière purement administrative, doivent toujours être présentés au service des automobiles en vue d'un contrôle d'identification, d'un contrôle de fonctionnement ou d'un examen technique approfondi selon l'art. 30 P-OETV ?						
1	Cantons	22	2		24	91,7 %	8,3 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	33	2		35	94,3 %	5,7 %
44	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 29, al. 5, 6 et 7, P-OETV ?						
1	Cantons						
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1	1		2	50 %	50 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4	1		5	80 %	20 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	6	2		8	75 %	25 %
45	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 30 « Contrôle de véhicules neufs : examen technique approfondi » P-OETV ?						
1	Cantons						
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5		1	5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	8		1	8	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
46	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 30a, al. 1, 1^{bis} et 3, P-OETV ?						
1	Cantons						
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1	1		2	50 %	50 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4	1		5	80 %	20 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	6	2		8	75 %	25 %
47	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 30b « Contrôle de véhicules neufs : examen technique approfondi » P-OETV ?						
1	Cantons						
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	2	2		4	50 %	50 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	4	2		6	66,7 %	33,3 %
48	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 30c « Contrôle de véhicules neufs : examen technique de composants ou de modifications » P-OETV ?						
1	Cantons						
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1	1		2	50 %	50 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4	1		5	80 %	20 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	6	2		8	75 %	25 %
49	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 31, al. 1, phrase introductive et let. b à e, P-OETV ?						
1	Cantons						
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2			2	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	5			5	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	8			8	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
50	Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous que le contrôle garage au sens de l'art. 32, al. 1, P-OETV soit limité aux véhicules neufs ?						
1	Cantons	24			24	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	2	1		3	66,7 %	33,3 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	2	3		5	40 %	60 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres			1			
	Total	30	4	1	34	88,3 %	11,7 %
51	Acceptez-vous le principe d'une modification de l'ordonnance sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (OSIAC) ?						
1	Cantons	3			3	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	7			7	100 %	0 %
52	Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous que l'OFROU continue à établir une liste publique qui contient, pour chaque véhicule disposant d'un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel au sens de l'art. 72b, al. 1 et 3, P-OAC, une fiche de données électronique consultable via le numéro de matricule et contenant les données du véhicule et une partie des données personnelles des importateurs et des constructeurs ?						
1	Cantons	23		1	23	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4			4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	33		3	33	100 %	0 %
53	Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications du préambule P-OSIAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faîtières de l'économie opérant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4			4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	7			7	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
54	Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 4, phrase introductive, P-OSIAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4			4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	7			7	100 %	0 %
55	Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 5, titre et al. 1^{bis}, P-OSIAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4			4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	8			8	100 %	0 %
56	Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 17, al. 4, P-OSIAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	1	3		4	25 %	75 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	4	3		7	57,1 %	42,9 %
57	Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 19, al. 3, P-OSIAC ?						
1	Cantons	1			1	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	1			1	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales						
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4			4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres						
	Total	7			7	100 %	0 %

		D'accord	Pas d'accord	Sans avis / non concerné	Nombre	D'accord	Part (en %)
					Total		Pas d'accord
58	Mise en œuvre de la motion Darbellay : Acceptez-vous la mise en œuvre prévue de la motion Darbellay, en ce sens que seuls les véhicules neufs et complets puissent faire l'objet d'une immatriculation administrative conformément à l'art. 30, al. 1 et 2, P-OETV ?						
1	Cantons	23	1		24	95,8 %	4,2 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	3			3	100 %	0 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	4		1	4	100 %	0 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	33	1	1	34	97,1 %	2,9 %
59	Mise en œuvre de la motion Reimann : Acceptez-vous la mise en œuvre de la motion Reimann, soit l'abandon de l'apposition du timbre de contrôle sur le rapport d'expertise 13.20A ?						
1	Cantons	23		1	23	100 %	0 %
2	Partis représentés à l'Assemblée fédérale						
3	Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	2	1		3	66,7 %	33,3 %
5.1	Organisations intercantionales	1			1	100 %	0 %
5.2	Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	2	2		4	50 %	50 %
5.5	Recherche et enseignement	1			1	100 %	0 %
5.6	Autres	1			1	100 %	0 %
	Total	30	3	1	33	90,9 %	9,1 %

4 Réponses aux questions posées

Ce chapitre se base essentiellement sur les questions du chapitre 3. Pour chacune des questions numérotées de 1 à 59, sont répertoriés tous les participants ayant soit exprimé leur accord de principe, soit manifesté leur désaccord. Lorsqu'un participant ne s'est pas exprimé explicitement sur la question, il ne figure pas dans la liste. Chaque question est également assortie d'une liste des remarques des participants, résumées sous la forme de « déclarations ». Les participants sont également associés à ces déclarations. Une liste complète des participants comprenant le sigle et la désignation complète figure dans l'annexe.

1. Position de principe sur le fond du projet exprimée dans les lettres d'accompagnement

Approbation exprimée dans les lettres d'accompagnement :

ZH, BE, LU; SZ; OW, FR, BL, AI, SG, GR, TG, VD, VS, GE, UDC, economiesuisse, usam, UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse, HESB, Kyburz Switzerland SA

ZH	Les modifications du droit visent à moderniser, numériser et rendre plus efficace la procédure suisse d'admission des véhicules. Elles permettent également d'harmoniser les dispositions nationales avec les règlements internationaux (droit européen). L'admission de nouveaux véhicules s'en trouvera simplifiée et les coûts réduits. La numérisation des procédures contribuera en outre à améliorer la qualité des données. Nous souscrivons à ces modifications. Toutefois, nous soumettons une demande de suppression concernant la disposition transitoire de l'art. 151q P-OAC. Notre position est motivée dans le questionnaire dûment rempli en annexe.
BE	Nous approuvons le principe des modification apportées aux différentes ordonnances. S'agissant de la révision partielle de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) et de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), nous proposons toutefois certaines adaptations ciblées. Nos observations détaillées figurent dans le questionnaire joint.

LU	Au nom et sur mandat du Conseil d'État, nous vous informons que le canton de Lucerne se prononce en grande majorité en faveur du projet. Nous saluons l'instauration de bases légales visant à numériser le processus d'admission des véhicules, dans un esprit d'harmonisation avec le droit européen, dans le but d'en améliorer l'efficacité de manière significative. Nous renvoyons en outre à nos commentaires formulés dans le questionnaire joint, notamment à nos critiques relatives à la disposition transitoire prévue dans l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC), ainsi que sur les abus potentiels concernant la taxe sur le CO₂ dans le cas où les voitures automobiles légères peuvent être immatriculées de manière purement administrative.
SZ	Le Conseil d'État peut donner son accord de principe sur les modifications d'ordonnances et salue expressément le fait de moderniser la procédure d'admission, notamment en la numérisant. Vous trouverez nos remarques sur certains points dans le questionnaire disponible sur la plateforme électronique « Consultations ». Nous proposons par exemple que les chariots de travail jusqu'à 10 km/h ne soient pas soumis à la réception par type, ce qui rend inutile un examen par le service des automobiles. De plus, nous sommes d'avis que les voitures de livraison (N2) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction devraient aussi pouvoir être immatriculés de manière purement administrative. Ceci parce que les services des automobiles s'accordent à dire que la rubrique 243 (charge admise par essieu) ne doit plus être complétée.
OW	Le canton d'Obwald approuve le principe de ce projet de loi. Pour notre avis détaillé, nous vous renvoyons au questionnaire dûment rempli.
FR	
BL	Nous approuvons en grande majorité la révision partielle des cinq ordonnances relevant du droit de la circulation routière. Veuillez vous reporter à nos observations formulées dans le questionnaire ci-joint concernant la réception par type des véhicules routiers (ORT, ch. 1) et la disposition transitoire de l'art. 151q, P-OAC (ch. 10).
AI	Le Conseil d'État a examiné le dossier. Il approuve le principe des modifications apportées. Nous vous renvoyons au questionnaire dûment rempli concernant nos remarques et propositions de changement.
SG	Nous vous remercions de la possibilité qui nous est accordée de donner notre avis et vous informons que nous souscrivons à la révision partielle des ordonnances.
GR	Le Conseil d'État salue le principe du nouveau régime d'admission des véhicules avec la révision partielle de cinq ordonnances relevant du droit de la circulation routière. Quelques corrections ou compléments sont encore indiqués sur certains points. Pour les remarques détaillées sur le projet de révision, vous voudrez bien vous référer au questionnaire ci-joint. Nous nous permettons de signaler que, dans le cadre de cette procédure de consultation, la Confédération n'a pas mis à disposition de questionnaires séparés, mais a renvoyé les participants vers la plateforme « Consultations » pour répondre aux questions. Jusqu'ici, les questionnaires du DETEC et de l'OFROU ont facilité la conduite des consultations internes au canton. Or, la plateforme « Consultations » ne se prête pour l'instant pas à un tel usage. Nous vous saurions donc gré si la Confédération continuait ou recommençait à fournir les questionnaires en question lors de prochaines consultations.
TG	Nous vous remercions de la possibilité de donner notre avis sur ces projets de modification des cinq ordonnances relevant du droit sur la circulation routière et vous informons que nous en approuvons le principe. Nous vous prions de bien vouloir tenir compte de nos remarques formulées dans le questionnaire.
VD	
VS	
GE	
UDC	Avec les présentes modifications d'ordonnances, 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). 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. L'UDC soutient les efforts visant à réduire la charge administrative et à simplifier la procédure d'admission. La charge de travail diminuera globalement, tant pour les importateurs que pour les services des automobiles. L'UDC est cependant d'avis qu'il est impératif que la transition du système

	actuel d'admission, assuré aujourd'hui par les importateurs en collaboration avec l'OFROU, soit mise en œuvre avec un minimum de charges administratives. De plus, la structure des émoluments doit être conçue de manière à réduire autant que possible la charge financière pour les (petits) importateurs. Toute charge inutile pour l'économie et les consommateurs doit être évitée avec la plus grande rigueur.
economiesuisse	En notre qualité d'association faîtière de l'économie, nous regroupons les intérêts de cent associations de branches, de vingt chambres du commerce et d'un total d'environ 100'000 entreprises suisses employant deux millions de personnes en Suisse. Tous ces membres sont en principe très intéressés par une mise en œuvre simplifiée et efficace du cadre réglementaire. A ce titre, nous nous félicitons du projet de consultation. Selon nous, la modernisation de la procédure d'admission des véhicules tout comme la mise en œuvre des motions 13.3818 et 16.3846 entraînent une simplification des procédures administratives et une baisse des coûts de la réglementation. Dans l'intérêt de notre organisation membre, l'Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS), nous tenons à souligner que l'évolution du système d'admission des véhicules ne saurait entraîner un avantage implicite en faveur des canaux de distribution officiels. Malgré l'importance croissante de la standardisation et l'automatisation techniques, il est essentiel que la procédure d'admission demeure possible et rentable pour les petits importateurs et les acteurs de niche. Bien que la réglementation reflète une tendance à réduire les entraves commerciales avec l'Union européenne, il est également important de réduire les obstacles techniques aux importations provenant d'États tiers et de veiller à ce que l'adossement aux systèmes européens n'entraîne pas de nouvelles barrières dans ce domaine. Nous recommandons dès lors que le projet mis en consultation soit encore davantage développé dans ce sens. Pour les détails, nous vous renvoyons à la prise de position de notre membre VFAS, que nous soutenons dans son intégralité.
usam	Le projet de loi vise premièrement à moderniser, numériser et rendre plus efficace la procédure d'admission des véhicules. Deuxièmement, le certificat de conformité européen sous forme électronique (eCoC) fera désormais office de document d'admission. Troisièmement, la motion Darbellay (13.3818 « Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière ») doit être mise en œuvre 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 services des automobiles. Quatrièmement, il convient de mettre en œuvre la motion Reimann (16.3846 « Réception par type des véhicules routiers. Réduire la bureaucratie en abolissant le timbre de contrôle ») en remplaçant le processus de paiement actuel lié au timbre de contrôle par un processus numérique. Et cinquièmement, le rapport puissance-poids des motocycles doit être uniformisé dans toute la Suisse et calculé selon la même méthode que dans l'Union européenne. L'Union suisse des arts et métiers soutient en principe les efforts de modernisation et de numérisation des procédures d'admission des véhicules. Une plus grande numérisation permet de réduire les charges administratives, ce qu'approuve en principe l'usam. Notre organisation soutient le passage d'une procédure d'admission basée sur les types de véhicules à une procédure basée sur des données individuelles. Pour ce qui est de la motion Reimann, l'usam demande que sa mise en œuvre soit complète, et comprenne la suppression des émoluments afférents. L'usam estime que la variante de mise en œuvre proposée dans le projet est insuffisante. Avec la modification de l'ordonnance du 22 décembre 2023 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), le Conseil fédéral garantit un délai de transition jusqu'à fin 2026 pour les véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE. L'usam demande une prolongation des dispositions d'exception correspondantes afin que les véhicules qui ne sont pas produits pour le marché européen puissent continuer à être immatriculés en Suisse. Pour des précisions supplémentaires ainsi que pour les propositions concrètes portant sur des articles spécifiques des ordonnances, l'usam se réfère aux prises de position de ses organisations membres, notamment l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), auto-suisse et l'Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS).
UPSA	L'UPSA soutient les révisions de la procédure d'admission des véhicules. Selon nous, il est important pour de nombreuses parties prenantes de savoir de quel canal d'importation provient un véhicule. De notre point de vue, ces informations devraient figurer sur portail des fiches de données électroniques.
auto-suisse	Approbation du questionnaire : À quelques exceptions près, nous approuvons les modifications et adaptations proposées.

	Approbation du NRAV : Auto-suisse soutient activement le passage d'une procédure d'admission des véhicules basée sur les types de véhicules à une procédure basée sur des données individuelles depuis le début du projet et a à plusieurs occasions encouragé ses membres à s'impliquer dans le projet, ou à ne pas attendre le dernier moment pour passer à la nouvelle procédure. Depuis mi-octobre 2024, près de 55 % des immatriculations des voitures de tourisme ont été effectuées selon le nouveau système. Auto-suisse insiste à nouveau sur le fait que le nouveau système doit indiquer le canal d'importation (importation officielle, parallèle et directe) avec le code de l'importateur ou que les données brutes doivent être adaptées sur <code>iv1240Neuzulassungen_Importkanal_vierteljaehrlich</code>. Les importateurs qui changent aussi de système d'admission doivent communiquer leurs données. Les données d'entreprise doivent figurer sur le portail des fiches de données électroniques. Le client final a le droit de savoir par qui son véhicule a été importé en Suisse.
SAA	Le 14 août 2024, le Conseil fédéral a ouvert la consultation sur la révision partielle de cinq ordonnances relevant du droit de la circulation routière. Le SAA a été invité à prendre position, et nous vous en remercions. Le SAA est l'association des fournisseurs de garages suisses. Il représente près de 55 membres répartis en six groupes spécialisés (pièces de rechange, équipements de garages et ateliers, informatique, véhicules utilitaires, lubrifiants et chimie, accessoires et tuning). Les membres du SAA emploient près de 3'000 collaborateurs et génèrent un chiffre d'affaires annuel d'env. deux milliards de francs. L'une des ordonnances concernées est celle régissant les émoluments de l'Office fédéral des routes (OE-mol-OFROU). Le nouveau ch. 4a de l'annexe à l'art. 4 porte sur la réception par type. Le ch. 4.a.2.3 prévoit une taxe de CHF 50.00 pour la « création d'un jeu de données pour les dispositifs silencieux d'échappement de remplacement et les catalyseurs de remplacement avec une évaluation de la conformité, une attestation de conformité ou une réception équivalente selon la législation suisse pour l'intégration dans la réception par type, pour chaque réception par type traitée ». Jusqu'à présent, les frais liés à la création de tels jeux de données étaient réglés à l'annexe 3 ORT. La disposition concernée devrait désormais être transférée de l'ORT vers l'OE-mol-OFROU. Bien que rien ne change sur le fond, et que la réglementation soit « simplement » transférée d'une ordonnance à une autre, ce changement pourrait engendrer certains problèmes. La disposition concernée remonte à une époque où les véhicules étaient identifiés par des numéros de réception par type, applicables à de nombreux modèles. Elle visait à autoriser de manière générale les silencieux sportifs pour des gammes de véhicules spécifiques. Or, dans le contexte actuel de l'eCoC - où chaque véhicule est défini individuellement - cette disposition n'a plus de sens, le silencieux souhaité étant déjà mentionné dans l'eCoC. L'importance de ce constat sera détaillée ci-après. Si un silencieux ou un filtre à particules doit être remplacé, le recours à une pièce de rechange peut se faire aussi bien via la chaîne de distribution liée au constructeur qu'auprès d'un service après-vente indépendant. Ce dernier ne doit en aucun cas être défavorisé par rapport au réseau de distribution affilié aux constructeurs automobiles. Afin de garantir un accès aussi libre que possible au marché des silencieux et des filtres à particules de rechange, le SAA a jusqu'à présent tenu à jour une base de données dédiée aux silencieux, mise à disposition de l'OFROU et de l'asa. Cette base de données montrait les correspondances entre les silencieux et les modèles de véhicules concernés. Les services des automobiles s'y référaient lors des contrôles techniques des véhicules à moteur. Lorsqu'un véhicule équipé d'un silencieux de remplacement se présentait, son évaluation était effectuée sur la base des informations contenues dans cette base de données. L'OFROU a décidé de ne plus recourir à la base de données des silencieux pour diverses raisons. Les discussions entre l'OFROU, l'asa et le SAA ont permis d'établir un consensus selon lequel l'accès au marché indépendant de l'après-vente doit continuer à être garanti tant aux entreprises qu'aux consommateurs. Il a en outre été reconnu que l'abandon de cette base de données peut être compensé par des contrôles visuels systématiques des silencieux de remplacement par les services des automobiles (les véhicules modernes ne permettent guère l'installation de pièces incompatibles en raison de la structure du soubassement), voire par des mesures de bruit ou d'émissions. Cette solution pragmatique favorise à la fois la concurrence et les clients. Pour en revenir à la disposition concernée, il convient de souligner qu'elle pourrait être interprétée comme imposant systématiquement l'obligation d'enregistrer les silencieux et les filtres à particules de remplacement ne figurant pas dans l'eCoC. Une telle exigence serait

	inacceptable, car elle constituerait une barrière qui limiterait le remplacement principalement aux silencieux et filtres à particules provenant de la chaîne de distribution des constructeurs, tandis que les modèles du marché indépendant de l'après-vente seraient exclus en raison des coûts et des contraintes liées à une telle obligation. Le marché indépendant de l'après-vente serait désavantagé. Pour éviter cette discrimination, il est impératif que l'enregistrement ne soit pas rendu obligatoire, et qu'une évaluation visuelle soit jugée suffisante. Cette approche a d'ailleurs été entérinée et mise en œuvre par l'OFROU et l'asa à la suite de leurs échanges avec le SAA, après l'abandon de la base de données des silencieux. Par conséquent, nous vous demandons de supprimer la disposition en question.
Commerce Suisse	Commerce Suisse représente les intérêts des commerces suisses de gros et de détail. Au total, le secteur du commerce représente 700'000 emplois en Suisse. Commerce Suisse approuve l'orientation de la révision. Néanmoins, nous demandons la mise en œuvre complète de la motion Reimann. Nous exigeons que la numérisation s'accompagne d'une tarification modérée des émoluments, dans la mesure où elle implique également des investissements supplémentaires de la part des PME. De plus, nous soutenons les propositions qu'auto-suisse vous a déjà fait parvenir dans le cadre de la procédure de consultation.
HESB	
Kyburz Switzerland SA	Nous vous remercions de la possibilité de prendre position au sujet du nouveau régime d'admission. Nous avons lu les propositions avec grand intérêt et soutenons le but visé par cette évolution. Vous trouverez nos réponses dans le nouveau portail Consultations. Nous avons répondu favorablement aux questions qui nous concernent. Seule la tarification mériterait, selon nous, une approche plus différenciée. Nous partons du principe que les données du CoC correctement transmises peuvent être traitées de manière simple et à moindre coût. Dans de tels cas, le tarif appliqué pourrait être réduit par rapport au modèle proposé. En tant que constructeur de véhicules de catégorie L, Kyburz n'a à ce jour aucune possibilité de participer au système de transfert électronique des données. Nous comprenons que l'OFROU attende les directives de l'Union européenne en la matière. En tant que fabricant suisse, nous serions toutefois intéressés à contribuer aux travaux préparatoires, par exemple en qualité d'entreprise pilote, dès que le projet débutera.

2. Acceptez-vous le principe d'une révision partielle de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) ?

Approbation

UR, SO, GE, JU, HESB, Kyburz Switzerland SA

Avis plutôt défavorable :

economiesuisse, VFAS

3. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous qu'une réception par type ou une fiche de données puisse toujours être établie sur demande pour les véhicules dispensés de la réception par type ? (art. 4, al. 4, P-ORT)

⁴ Les importateurs et les constructeurs peuvent également demander une réception par type ou une fiche de données pour des véhicules et châssis dispensés de la réception par type.

Approbation :

ZH, LU, SZ, GL, ZG, FR, SO, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, economiesuisse, usam, UPSA, auto-suisse, BPA, Technique agricole suisse, Commerce Suisse, VFAS, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

LU

L'établissement d'une fiche de données est tout à fait judicieux en tant que certificat d'origine.

L'art. 4, al. 1 ORT doit donc être adapté afin qu'un véhicule importé pour usage personnel n'ait plus besoin d'être immatriculé au nom de l'importateur lors de sa première mise en circulation. Les autorités d'immatriculation ne peuvent pas vérifier cela pour ce type de véhicules (par ex. IVIX).

Il conviendrait d'ajouter la mention des « chariots de travail jusqu'à 10 km/h » à l'annexe 1, ch. 1.2. Cela éviterait qu'ils soient soumis à la réception par type. La situation actuelle (pas d'immatriculation requise, mais obligation de contrôle) est insatisfaisante, car elle déléste certes les détenteurs de véhicules, mais pas les services des automobiles.

SZ	Les « chariots de travail jusqu'à 10 km/h » devraient aussi être inclus à l'annexe 1, ch. 1.2. Cet ajout permettrait de supprimer la réception par type obligatoire pour ces véhicules. La solution actuelle (ces véhicules ne requièrent pas de permis de circulation ni de plaque de contrôle, mais ils doivent être contrôlés par le service des automobiles) n'est pas satisfaisante et déléste uniquement le détenteur du véhicule, mais pas les autorités d'immatriculation.
ZG	Proposition : Ajouter les chariots de travail jusqu'à 10 km/h de la réception par type (annexe 1, ch. 1.2 ORT). Justification : Ces véhicules ne doivent plus être immatriculés.
FR, TI	
usam	L'usam salue le fait que des réceptions par type ou des fiches de données puissent continuer à être établies à l'avenir.
Kyburz Switzerland SA	Il convient de maintenir la flexibilité pour les importateurs et les constructeurs automobiles.
Rejet général : BE, UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	
BE	Selon nous, il serait impératif que l'art. 4, al. 1 soit complété comme suit : Les véhicules et châssis importés pour un usage personnel sont dispensés de la réception par type, <u>lorsqu'ils sont immatriculés au nom de la personne soumise aux droits de douane pendant les six premiers mois.</u> Il est judicieux que les véhicules destinés à un usage personnel ne soient pas importés en Suisse à des fins commerciales. De plus, le législateur prévoit à l'art. 4, al. 2 (nouveau) ORT qu'il n'est pas nécessaire d'établir une réception par type pour les véhicules disposant d'un CoC (WVTA). Il convient en outre d'ajouter les <u>chariots de travail jusqu'à 10 km/h</u> à l'annexe 1, ch. 1.2. Cet ajout permettrait de supprimer la réception par type obligatoire pour ces véhicules. La solution actuelle (ces véhicules ne requièrent pas de permis de circulation ni de plaque de contrôle, mais ils doivent être contrôlés par les services des automobiles et de la navigation – rapport d'expertise 13.20A) n'est pas satisfaisante et déléste uniquement le détenteur du véhicule, mais pas les services des automobiles et de la navigation.
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	En principe oui, mais : Selon nous, il serait impératif que l'art. 4, al. 1 soit complété comme suit : Les véhicules et châssis importés pour un usage personnel sont dispensés de la réception par type, lorsqu'ils sont immatriculés au nom de la personne soumise aux droits de douane pendant les six premiers mois. Il est judicieux que les véhicules destinés à un usage personnel ne soient pas importés en Suisse pour des motifs commerciaux. De plus, le législateur prévoit à l'art. 4, al. 2 (nouveau) ORT qu'il n'est pas nécessaire d'établir une réception par type pour les véhicules disposant d'un certificat de conformité (CoC) (WVTA). Il convient en outre d'ajouter les chariots de travail jusqu'à 10 km/h à l'annexe 1, ch. 1.2. Cet ajout permettrait de supprimer la réception par type obligatoire pour ces véhicules. La solution actuelle (ces véhicules ne requièrent pas de permis de circulation ni de plaque de contrôle, mais ils doivent être contrôlés par les services des automobiles – rapport d'expertise 13.20A) n'est pas satisfaisante et déléste uniquement le détenteur du véhicule, mais pas les autorités d'immatriculation.

4. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications du préambule P-ORT ?

Préambule

vu les art. 12, 103 et 106, al. 1 et 2bis, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière⁴ (LCR),

Approbation :

SO, auto-suisse, Commerce Suisse, VFAS, HESB

5. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 2, let. e P-ORT ?

⁴ RS 741.01

Art. 2, let. e

Au sens de la présente ordonnance, on entend par :

e. *certificat de conformité européen : l'attestation établie par le constructeur, selon laquelle un véhicule déterminé est en tous points conforme à la réception générale UE ;*

Approbation :

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

6. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 4, al. 1-4 et 4bis P-ORT ?

Art. 4, al. 1-4 et 4bis

¹ *Les véhicules et châssis importés pour un usage personnel sont dispensés de la réception par type.*

² *Les véhicules disposant d'un certificat de conformité européen sont dispensés de la réception par type.*

³ *En ce qui concerne les constructeurs suisses, tout au plus cinq véhicules ou châssis du même type, de la même variante ou de la même version issus de leur propre production sont dispensés de la réception par type chaque année.*

⁴ *Les importateurs et les constructeurs peuvent également demander une réception par type ou une fiche de données pour des véhicules et châssis dispensés de la réception par type.*

^{4bis} *Les véhicules et châssis dispensés de la réception par type sont soumis au contrôle visé aux art. 29 à 31 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et effectué par le service d'immatriculation cantonal compétent.*

Approbation :

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

SO

Il convient en outre d'ajouter les chariots de travail jusqu'à 10 km/h à l'annexe 1, ch. 1.2. Cet ajout permettrait de supprimer la réception par type obligatoire pour ces véhicules. La solution actuelle (ces véhicules ne requièrent pas de permis de circulation ni de plaque de contrôle, mais ils doivent être contrôlés par les services des automobiles – rapport d'expertise 13.20A) n'est pas satisfaisante et déléste uniquement le détenteur du véhicule, mais pas les autorités d'immatriculation.

7. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 6, al. 3 P-ORT ?

Art. 6, al. 3

³ *Un code est attribué à chaque titulaire d'une réception par type pour des véhicules ou des châssis. Ce code doit être inscrit dans le rapport d'expertise (Form. 13.20 A).*

Approbation :

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

8. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 13, al. 1, let. c P-ORT ?

Art. 13, al. 1, let. c

¹ *La réception par type est délivrée si le type de véhicule présente toutes les garanties de sécurité et si les documents suivants sont disponibles :*

c. *des déclarations de conformité du constructeur avec rapport d'expertise selon l'art. 14, ou*

Approbation :

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

⁵ RS 741.41

9. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 21 Lieu de l'expertise technique P-ORT ?

Art. 21 Lieu de l'expertise technique

L'organe d'expertise détermine le lieu de l'expertise. Dans la mesure où des locaux, des installations et des pistes d'essais idoines sont disponibles, il est aussi possible d'effectuer l'expertise par exemple chez l'importateur ou le constructeur.

Approbation :

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

10. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications du chapitre 4 Émoluments (art. 32 à 42) P-ORT ?

Approbation :

economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

11. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous les modifications de l'art. 45 Exécution P-ORT ?

Art. 45 Exécution

¹ L'office fédéral peut édicter des directives et des instructions relatives à l'exécution de la présente ordonnance. Il règle en particulier :

- a. le procédé de transmission pour l'échange de documents ;
- b. la dispense de la réception par type.

² Dans des cas particuliers, il peut accorder des dérogations pour la délivrance d'une réception par type au sens des art. 3 et 13, pour la dispense de la réception par type au sens de l'art. 4 et pour les réceptions délivrées selon le droit étranger ou international au sens de l'art. 15.

³ Il peut régler, en plus de la vérification de conformité visée aux art. 26 ss, la surveillance des véhicules en circulation.

Approbation :

SO, economiesuisse, Technique agricole suisse SA, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

Rejet général :

UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse

	Adaptations / contre-proposition	Justification
UPSA	¹ L'office fédéral peut édicter des directives et des instructions relatives à l'exécution de la présente ordonnance. Il règle en particulier : a. le procédé de transmission pour l'échange de documents ; b. la dispense de la réception par type. ² Dans des cas particuliers, il peut accorder des dérogations pour la délivrance d'une réception par type au sens des art. 3 et 13, pour la dispense de la réception par type au sens de l'art. 4 et pour les réceptions délivrées selon le droit étranger ou international au sens de l'art. 15. ³ Il peut régler, en plus de la vérification de conformité visée aux art. 26 ss, la surveillance des véhicules en circulation.	Voir art. 45, al. 1, let. b P-ORT dans la synopse. Les deux versions ne sont pas identiques. La nature précise de la modification n'est pas claire. Si la version présentée dans la synopse est la bonne, alors toute forme de taxe doit être rejetée et la motion Reimann doit être mise en œuvre dans son intégralité. Version de l'art. 45 P-ORT tirée de la synopse : Art. 45 Exécution ¹ L'office fédéral peut édicter des directives et des instructions relatives à l'exécution de la présente ordonnance. Il règle en particulier : a. le procédé de transmission pour l'échange de

		documents ; b. la facturation numérique des émoluments. ² Dans des cas particuliers, il peut accorder des dérogations pour la délivrance d'une réception par type au sens des art. 3 et 13, pour la dispense de la réception par type au sens de l'art. 4 et pour les réceptions délivrées selon le droit étranger ou international au sens de l'art. 15. ³ Il peut régler, en plus de la vérification de conformité visée aux art. 26 ss, la surveillance des véhicules en circulation.
auto-suisse, Commerce Suisse	¹ L'office fédéral peut édicter des directives et des instructions relatives à l'exécution de la présente ordonnance. Il règle en particulier : a. le procédé de transmission pour l'échange de documents ; b. la dispense de la réception par type. ² Dans des cas particuliers, il peut accorder des dérogations pour la délivrance d'une réception par type au sens des art. 3 et 13, pour la dispense de la réception par type au sens de l'art. 4 et pour les réceptions délivrées selon le droit étranger ou international au sens de l'art. 15. ³ Il peut régler, en plus de la vérification de conformité visée aux art. 26 ss, la surveillance des véhicules en circulation.	Dans la synopse, il est indiqué sous l'art. 45, al. 1b. - ordonnance sur les émoluments numériques Qu'en est-il ? La motion Reimann doit être mise en œuvre sans modification. Il convient non seulement de renoncer à l'apposition d'un timbre supplémentaire, mais aussi à la perception d'un émolument additionnel pour les véhicules et les châssis.

12. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous l'abrogation de l'art. 47 P-ORT ?

Approbation :

economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

13. Révision partielle de l'ORT : Acceptez-vous l'abrogation de l'annexe 3 P-ORT ?

Approbation :

economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

14. Acceptez-vous le principe d'une révision de l'ordonnance régissant les émoluments de l'Office fédéral des routes (OEmol-OFROU) ?

Approbation :

UR, SO, JU, HESB, SAA, Kyburz Switzerland SA

Kyburz Switzerland SA Approbation à l'exception de la question 3.

Avis plutôt défavorable :

VFAS, auto-suisse, Commerce Suisse

auto-suisse, Commerce Suisse	La motion Reimann doit être mise en œuvre dans son intégralité et les émoluments pour les processus numérisés doivent être réévalués.
------------------------------	---

15. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous l'abrogation de l'art. 2 P-OEmol-OFROU ?**Approbation :**

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

16. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le nouvel art. 5, al. 9 ?**Art. 5, al. 9**

⁹ Les émoluments visés aux ch. 3.1.8 et 4a de l'annexe peuvent être remis si l'acte fourni est dans l'intérêt de l'OFROU ou si une modification de la réception par type doit être effectuée sans que le requérant en soit responsable.

Approbation :

SO, economiesuisse, Technique agricole suisse SA, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

Rejet général :

UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse

	Adaptations / contre-proposition	Justification
UPSA	⁹ Les émoluments visés aux ch. 3.1.8 et 4a de l'annexe peuvent être remis si l'acte fourni est dans l'intérêt de l'OFROU ou si une modification de la réception par type doit être effectuée sans que le requérant en soit responsable.	La motion Reimann doit être mise en œuvre dans son intégralité, et il faut renoncer aux émoluments, ce qui rend cette exception superflue.
auto-suisse, Commerce Suisse	⁹ Les émoluments visés aux ch. 3.1.8 et 4a de l'annexe peuvent être remis si l'acte fourni est dans l'intérêt de l'OFROU ou si une modification de la réception par type doit être effectuée sans que le requérant en soit responsable.	Il convient de renoncer à la perception des émoluments prévus aux ch. 3.1.8.1 - 3. Le souhait de la mise en œuvre Reimann doit être respecté.

17. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous les modifications de l'art. 5a, al. 4 P-OEmol-OFROU ?**Art. 5a, al. 4**

⁴ Les émoluments visés aux ch. 3.1.8 et 4a de l'annexe peuvent être réduits de 50 %, si l'acte fourni est dans l'intérêt de l'OFROU ou si une modification de la réception par type doit être effectuée sans que le requérant en soit responsable.

Approbation :

SO, economiesuisse, Technique agricole suisse SA, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

Rejet général :

UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse

	Adaptations / contre-proposition	Justification
UPSA	⁴ Les émoluments visés aux ch. 3.1.8 et 4a de l'annexe peuvent être réduits de 50 %, si l'acte fourni est dans l'intérêt de l'OFROU ou si une modification de la réception par type doit être effectuée sans que le requérant en soit responsable.	La motion Reimann doit être mise en œuvre dans son intégralité, et il faut renoncer aux émoluments, ce qui rend cette exception superflue.
auto-suisse, Commerce Suisse	⁴ Les émoluments visés aux ch. 3.1.8.4 et 4a de l'annexe peuvent être réduits de 50 %, si l'acte fourni est dans l'intérêt de l'OFROU ou si une modification de la réception par type doit être effectuée sans que le requérant en soit responsable.	Il convient de renoncer à la perception des émoluments prévus aux ch. 3.1.8.1 - 3. Le souhait de la mise en œuvre Reimann doit être respecté.

18. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le nouvel art. 10 Disposition transitoire de la modification du JJ.MM.AAAA P-OEmol-OFROU ?

Art. 10 Disposition transitoire relative à la modification du JJ.MM.AAAA

L'ancien droit est applicable aux procédures administratives et aux prestations qui ne sont pas encore achevées au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification.

Approbation :

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

19. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le principe d'une modification de l'annexe P-OEmol-OFROU ?

Approbation :

economiesuisse, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

20. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous que le ch. 3.1.6 (Accès aux données suisses du sous-système SIAC-Personnes reprises dans le sous-système SIAC-Analyse, pour une durée d'un an, par accès) soit abrogé ?

3.1.6 *Accès aux données suisses du sous-système SIAC-Personnes reprises dans le sous-système SIAC-Analyse, pour une durée d'un an, par accès* 2000

Approbation :

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VS, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

usam

L'usam soutient la suppression de cette disposition.

21. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le nouveau ch. 3.1.8 P-OEmol-OFROU ?

Ch. 3.1.8

3.1.8 *Communication de données concernant les véhicules extraites d'une réception par type ou d'une fiche de données (par véhicule immatriculé)*

Communication d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels (par véhicule immatriculé)

3.1.8.1 *Données concernant des voitures automobiles* 5.50

3.1.8.2 *Données concernant des remorques, des motocycles et d'autres véhicules automobiles* 4

3.1.8.3 *Données concernant des cyclomoteurs et des véhicules assimilés à des cyclomoteurs* 1.50

3.1.8.4 *Données concernant des véhicules après traitement d'un certificat de conformité sur support papier conformément à l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858* 60–90

Approbation :

SO, HESB

SO

Remarque relative au ch. 3.1.8 :

3.1.8.3 Ces véhicules ne sont jusqu'à présent pas encore enregistrés.

3.1.8.4 Ces émoluments ne devraient pas dissuader les clients de soumettre le certificat de conformité européen à l'OFROU.

Rejet général :

economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse, VFAS, Kyburz Switzerland SA

⁶ 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, version du JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/2236, JO L 296 du 16.11.2022, p. 1.

	Adaptations / contre-proposition	Justification
economiesuisse VFAS	3.1.8.4 Adapter le montant à CHF 10.00, autres montants ok.	Étant donné que la grande majorité des données EUCARIS pourront, à l'avenir, être utilisées comme base, le travail de saisie manuelle des données sera considérablement réduit. Cela devrait être pris en compte dans l'OEmol.
UPSA	Supprimer les ch. 3.1.8-3.1.8.4.	La motion Reimann doit être mise en œuvre dans son intégralité, et il faut renoncer aux émoluments, ce qui rend ces chiffres superflus.
auto-suisse, Commerce Suisse	Supprimer les ch. 3.1.8 - 3.1.8.3.	Le souhait de la motion Reimann doit être respecté.
Kyburz Switzerland SA	3.1.8.4 Données concernant des véhicules après traitement d'un certificat de conformité sur support papier conformément à l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858 30-90.	Le tarif minimum (CHF 60) nous paraît trop élevé pour les jeux de données simples et entièrement accessibles, comme c'est souvent le cas pour les produits standards. Le cas échéant, choisir un système avec deux ou plusieurs échelons tarifaires.

22. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous que les émoluments des ch. 31.8.1, 3.1.8.2 et 3.1.8.3 P-OEmol-OFROU correspondent aux timbres de contrôle ?

3.1.8.1 Données concernant des voitures automobiles 5.50

3.1.8.2 Données concernant des remorques, des motocycles et d'autres véhicules automobiles 4

3.1.8.3 Données concernant des cyclomoteurs et des véhicules assimilés à des cyclomoteurs 1.50

Approbation :

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, JU, economiesuisse, asa, Technique agricole suisse SA, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

LU L'encaissement ne doit cependant pas être effectué par les services des automobiles.

Avec l'abrogation de l'art. 34 ORT, nous regrettons l'absence d'une disposition sur l'exonération des émoluments pour les autorités et les institutions, lorsqu'elles sollicitent une prestation administrative pour leur propre usage.

UR, NW, SO, BS, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa 3.1.8.3 ces véhicules ne sont pour l'instant pas encore gérés dans le SIAC.

ZG L'encaissement ne doit pas incomber au service des automobiles.

AG Il n'est toutefois plus possible de faire vérifier le véhicule par les autorités d'immatriculation, car le formulaire 13.20 ne comporte plus de timbre de contrôle.

economiesuisse, VFAS Oui. Les recettes escomptées d'environ deux millions de francs devraient couvrir les charges désormais réduites grâce à la numérisation.

Rejet général :

usam, UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse

usam L'usam demande la mise en œuvre complète de la motion Reimann, et donc la suppression de ces émoluments.

UPSA Au sens de la motion Reimann, tous les émoluments visés aux ch. 31.8.1, 3.1.8.2 et 3.1.8.3 doivent être supprimés.

auto-suisse, Commerce Suisse Au sens de la motion Reimann, tous les émoluments visés aux ch. 31.8.1, 3.1.8.2 et 3.1.8.3 doivent être supprimés. La motion doit être mise en œuvre dans son intégralité, ce qui implique la suppression de l'apposition du timbre fiscal sur le formulaire 13.20 ainsi que l'abrogation de l'émolument correspondant. Nous nous opposons catégoriquement à l'argument selon lequel un émolument doit être perçu pour tous les véhicules admis à la circulation sur la base d'un produit de l'OFROU. Le processus de numérisation entraîne des contraintes et des coûts supplémentaires, tant pour l'OFROU que pour les importateurs. Les efforts nécessaires pour garantir que les données requises relatives aux véhicules importés puissent être mises à disposition de l'OFROU sont loin d'être négligeables. Des ajustements doivent être apportés aux processus internes, et des prestations externes doivent être acquises (informatique, dédouanement, etc.).

23. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous que l'OFROU traite électroniquement les certificats de conformité sur support papier conformément au ch. 3.1.8.4 P-OEmol-OFROU moyennant un émolument de 60 à 90 francs ?

3.1.8.4 Données concernant des véhicules après traitement d'un certificat de conformité sur support papier conformément à 60–90 l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858⁷

Approbation :

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, JU, asa, Technique agricole suisse, HEBS, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

LU	L'OFROU doit impérativement garantir la qualité des données.
UR, NW, BS, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Oui, à condition qu'il ne soit pas possible de renoncer à cet émolument et que l'encaissement ne soit pas imposé aux SAN. Les émoluments ne devraient pas dissuader les clients de soumettre le certificat de conformité à l'OFROU.
SO	Les émoluments ne devraient pas dissuader les clients de soumettre le certificat de conformité à l'OFROU.
BL	L'encaissement ne doit pas être imposé aux services cantonaux des automobiles.
AG	Pour inciter la clientèle, il convient de fixer des émoluments peu élevés afin de maximiser le nombre de certificats de conformité traités par voie électronique.
Technique agricole suisse SA, Association Agro-Entrepreneurs Suisse	Il est légitime que la saisie soit payante. Cet émolument doit toutefois se limiter à couvrir les coûts, rien de plus.

Rejet général :

economiesuisse, usam, UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse, VFAS, Kyburz Switzerland SA

economiesuisse, VFAS	Cet émolument est disproportionné ; un montant de CHF 10.- serait justifié. Actuellement, la saisie est principalement assurée par les importateurs sur le portail « Importation d'un véhicule ». De plus, il est vraisemblable qu'après l'entrée en vigueur des ordonnances, la proportion de véhicules sans eCoC sera inférieure à 10 %.
auto-suisse, Commerce Suisse	Si, pour des raisons indépendantes de la volonté de l'OEM, la transmission des données eCoC de l'OEM à l'autorité de réception puis au serveur EUCARIS devait être interrompue, les COC existants sous forme papier devront être traités gratuitement par l'OFROU.
Kyburz Switzerland SA	3.1.8.4 Réduire l'émolument de base de CHF 60 à CHF 30-40 pour le traitement des jeux de données standard. Le tarif minimum (CHF 60) nous paraît trop élevé pour les jeux de données simples et entièrement accessibles, comme c'est souvent le cas pour les produits standards. Le cas échéant, choisir un système avec deux ou plusieurs échelons tarifaires.

24. Révision partielle de l'OEmol-OFROU : Acceptez-vous le nouveau ch. 4a P-OEmol-OFROU ?

Ch. 4a

4a Délivrance de réceptions par type

4a.1 Réception par type de véhicules et de châssis

4a.1.1 Traitement administratif des documents 200

4a.1.2 Délivrance de la réception par type ou de la fiche de données 100

4a.1.3 Carte supplémentaire, compléments, ajouts et corrections 200

⁷ 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, version du JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/2236, JO L 296 du 16.11.2022, p. 1.

4a.2 Réception par type de composants et systèmes de véhicules, d'objets d'équipement et de dispositifs de protection		
4a.2.1 Réception par type ayant une validité nationale	100	
4a.2.2 Réception par type ayant une validité internationale	300	
4a.2.3 Création d'un jeu de données pour les dispositifs silencieux d'échappement de remplacement et les catalyseurs de remplacement avec une évaluation de la conformité, une attestation de conformité ou une réception équivalente selon la législation suisse pour l'intégration dans la réception par type, pour chaque réception par type traitée	50	
4a.3 Émoluments en fonction du temps consacré L'émolument pour l'examen administratif des documents est calculé par heure de travail. Il dépend de l'ampleur et de la difficulté du travail et s'applique aux prestations qui dépassent le cadre de l'examen habituel.	70–120	
4a.4 Émoluments pour la vérification de la conformité		
4a.4.1 Forfait pour la vérification de la conformité, pour une durée de 4 heures tout au plus	500	
4a.4.2 pour chaque nouvelle heure de travail entamée	100	
Approbation : SO, UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse, HESB		
Rejet général : economiesuisse, VFAS		
	Adaptations / contre-proposition	Justification
economiesuisse, VFAS	Adaptations / contre-proposition : 4a.1. CHF 100 4a 1.2. CHF 50 4a 1.3 CHF 100 4a 2.1 CHF 50 4a 2.2 CHF 150 4a 3 CHF 50 - 80 4a 4.1. CHF 200 4a 4.2 CHF 60	Étant donné que la grande majorité des données EUCARIS pourront, à l'avenir, être utilisées comme base, le travail de saisie manuelle des données sera considérablement réduit. Cela devrait être pris en compte dans l'OEmol.

25. Acceptez-vous le principe d'une révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) ?

Approbation :

UR, SO, JU, auto-suisse, Commerce Suisse, HESB, Kyburz Switzerland SA, GE, economiesuisse, VFAS, carrosserie suisse

Kyburz Switzerland SA	Nous nous abstenons de répondre aux questions 3a et 3b, car cela n'est pas encore pertinent pour la classe L et nous manquons donc d'expérience.
-----------------------	--

26. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous que la méthode de calcul du rapport poids-puissance déjà appliquée actuellement par la majorité des autorités cantonales d'exécution soit inscrite dans l'OAC (art. 15, al. 2, et 20a, al. 2 P-OAC) ?

Art. 15, al. 2, partie introductive

² Le permis d'élève conducteur de la catégorie A est limité aux motocycles, y compris ceux avec side-car, dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche (art. 136, al. 1, OETV⁸) n'excède pas 0,2 kW/kg. La limitation de puissance n'est pas appliquée aux :

⁸ RS 741.41

Art. 20, al. 2

² Si le contrat d'apprentissage d'une personne suivant la formation professionnelle initiale de « Mécanicien/Mécanicienne en motocycles CFC » est résilié et que cette personne s'était vu délivrer un permis d'élève conducteur de la catégorie A sans limitation de puissance au sens de l'art. 15, al. 2, let. a, le formateur doit annoncer sans délai la résiliation du contrat d'apprentissage à l'autorité cantonale qui a délivré le permis d'élève conducteur. Cette dernière demande à la personne en formation de lui restituer le permis d'élève conducteur et lui délivre, pour la période de validité restante, un permis d'élève conducteur de la catégorie A pour motocycles dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche n'excède pas 0,2 kW/kg.

Approbation :

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, usam, asa, UPSA, auto-suisse, BPA, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland AG

UR, OW, NW, BS, SH, AR, AI GR, VS, asa	Lors de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, le rapport explicatif prévoit une adaptation de l'intitulé de la case 78 du permis de circulation. Il ne saurait toutefois être exigé que l'ensemble des cantons procèdent à la destruction de leurs stocks actuels de permis de circulation – uniquement en raison de 1500 motocycles concernés – ni qu'ils disposent, dès la date d'application, d'un nouveau stock important de documents. Les cantons qui appliquent déjà la méthode de calcul proposée utilisent depuis plusieurs années le permis de circulation actuel. L'OFROU doit définir une nouvelle directive pour le permis de circulation, à prendre en compte uniquement lors du renouvellement des stocks. On relèvera par ailleurs que le poids à vide (art. 7 OETV) ne correspond pas nécessairement au poids en ordre de marche (art. 136 OETV). Cette divergence s'explique principalement par le poids, souvent inconnu, des éventuels équipements spéciaux.
SZ	Cette modification implique l'adaptation de la désignation de la case 78 du permis de circulation. L'OFROU est censé émettre une nouvelle directive concernant le permis de circulation, mais les stocks restants de permis vierges dans les services des automobiles peuvent encore être utilisés.
ZG	Il convient de respecter le poids en ordre de marche du motocycle (y compris accessoires).
BL	Lors de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, le rapport explicatif prévoit une adaptation de l'intitulé de la case 78 du permis de circulation. Il ne saurait toutefois être exigé que l'ensemble des cantons procèdent à la destruction de leurs stocks actuels de permis de circulation – uniquement en raison de 1500 motocycles concernés – ni qu'ils disposent, dès la date d'application, d'un nouveau stock important de documents. Les cantons qui appliquent déjà la méthode de calcul proposée utilisent depuis plusieurs années le permis de circulation actuel. L'OFROU doit définir une nouvelle directive pour le permis de circulation, à prendre en compte uniquement lors du renouvellement des stocks. On relèvera par ailleurs que le poids à vide (art. 7 OETV) ne correspond pas nécessairement au poids en ordre de marche (art. 136 OETV). Cette divergence s'explique principalement par le poids, souvent inconnu, des éventuels équipements spéciaux. Pour les quelques véhicules concernés, il est possible d'insérer un complément dans le permis de circulation actuel au moyen d'un code de restriction supplémentaire.
TG	Lors de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, le rapport explicatif prévoit aussi une adaptation de l'intitulé de la case 78 du permis de circulation. Il ne saurait toutefois être exigé que l'ensemble des cantons procèdent à la destruction de leurs stocks actuels de permis de circulation – uniquement en raison de 1500 motocycles concernés – ni qu'ils disposent, dès la date d'application, d'un nouveau stock de documents. Les cantons qui appliquent déjà la méthode de calcul proposée utilisent depuis plusieurs années le permis de circulation actuel. Nous estimons que l'OFROU doit définir une nouvelle directive pour le permis de circulation, à prendre en compte uniquement lors du renouvellement des stocks.
TI	
VD, GE	
usam	L'usam est favorable à la méthode de calcul du rapport puissance-poids des motocycles.

BPA	Le BPA approuve la modification allant dans le sens d'une uniformisation de la méthode de calcul du rapport puissance-poids. Bien que cette modification ne concerne qu'une infime partie des véhicules, elle a dans ce cas un impact positif sur la sécurité routière.
Rejet général : LU	
LU	Le poids de l'équipement spécial n'est généralement pas connu de l'autorité d'immatriculation. De plus, le terme « équipement spécial » n'est pas défini. Cette mention doit donc être supprimée.

27. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 15, al. 2, partie introductive, P-OAC ?

Art. 15, al. 2, partie introductive

² Le permis d'élève conducteur de la catégorie A est limité aux motocycles, y compris ceux avec side-car, dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche (art. 136, al. 1, OETV⁹) n'excède pas 0,2 kW/kg. La limitation de puissance n'est pas appliquée aux :

Approbation :

SO, auto-suisse, BPA, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

BPA	Le BPA approuve la modification allant dans le sens d'une uniformisation de la méthode de calcul du rapport puissance-poids. Bien que cette modification ne concerne qu'une infime partie des véhicules, elle a dans ce cas un impact positif sur la sécurité routière.
-----	---

28. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 20a, al. 2, P-OAC ?

Art. 20a, al. 2

² Si le contrat d'apprentissage d'une personne suivant la formation professionnelle initiale de « Mécanicien/Mécanicienne en motocycles CFC » est résilié et que cette personne s'était vu délivrer un permis d'élève conducteur de la catégorie A sans limitation de puissance au sens de l'art. 15, al. 2, let. a, le formateur doit annoncer sans délai la résiliation du contrat d'apprentissage à l'autorité cantonale qui a délivré le permis d'élève conducteur. Cette dernière demande à la personne en formation de lui restituer le permis d'élève conducteur et lui délivre, pour la période de validité restante, un permis d'élève conducteur de la catégorie A pour motocycles dont la puissance du moteur n'excède pas 35 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche n'excède pas 0,2 kW/kg.

Approbation :

SO, auto-suisse, BPA, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

SO	Lors de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, le rapport explicatif prévoit une adaptation de l'intitulé de la case 78 du permis de circulation. Cela ne doit pas impliquer que l'ensemble des cantons procèdent à la destruction de leurs stocks actuels de permis de circulation vierge, uniquement en raison de 1500 motocycles concernés dans tout le pays. L'OFROU doit définir une nouvelle directive pour le permis de circulation.
BPA	Le BPA approuve la modification allant dans le sens d'une uniformisation de la méthode de calcul du rapport puissance-poids. Bien que cette modification ne concerne qu'une infime partie des véhicules, elle a dans ce cas un impact positif sur la sécurité routière. L'art. 20a, al. 2, P-OAC est également pertinent au regard des objectifs de sécurité routière.

29. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous le nouvel art. 71, al. 1, let. f, P-OAC ?

Art. 71, al. 1, let. f

⁹ RS 741.41

¹ Le permis de circulation et les plaques seront délivrés :

f. si la sanction éventuellement due selon la loi du 23 décembre 2011¹⁰ sur le CO₂ a été payée dans son intégralité ou si le véhicule a été affecté à la flotte de voitures neuves d'un grand importateur ou d'un groupement d'émission.

Approbation :

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

30. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous le nouvel art. 72a « Communication de données concernant l'importation et la construction » P-OAC ?

Art. 72a Communication de données concernant l'importation et la construction

¹ L'importateur ou le constructeur d'un véhicule importé ou construit en Suisse et entrant dans le champ d'application de l'ordonnance du 30 novembre 2012¹¹ sur le CO₂ est tenu de communiquer à l'OFROU, par voie électronique et avant la première mise en circulation, les données visées à l'art. 23, al. 1, de l'ordonnance sur le CO₂.

² L'OFROU peut étendre l'obligation de communiquer visée à l'al. 1 à d'autres genres de véhicules.

Approbation :

SO, economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

31. Révision partielle de l'OAC : L'art. 72a, al. 1, P-OAC contient une obligation d'annonce pour les véhicules assujettis à la sanction CO₂-(voitures de tourisme, véhicules utilitaires léger). La communication des données d'importation et de construction sert d'une part à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ et d'autre part, elle donne automatiquement lieu à l'obtention d'un eCoC via EUCARIS. Acceptez-vous que l'OFROU puisse admettre d'autres types de véhicules à cette procédure d'annonce si des eCoC sont disponibles à l'avenir pour ces véhicules ?

Art. 72a Communication de données concernant l'importation et la construction

¹ L'importateur ou le constructeur d'un véhicule importé ou construit en Suisse et entrant dans le champ d'application de l'ordonnance du 30 novembre 2012¹² sur le CO₂ est tenu de communiquer à l'OFROU, par voie électronique et avant la première mise en circulation, les données visées à l'art. 23, al. 1, de l'ordonnance sur le CO₂.

² L'OFROU peut étendre l'obligation de communiquer visée à l'al. 1 à d'autres genres de véhicules.

Approbation :

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

NW	À noter qu'il s'agit d'une déclaration personnelle.
ZG	Lors de l'immatriculation, il doit toujours être possible de faire une distinction selon le type de contrôle d'admission.
VD, GE	
economiesuisse, VFAS	Oui ! Il convient d'intégrer dès que possible la totalité des données disponibles sur les véhicules. Il sera notamment nécessaire à l'avenir de fournir des données pour les véhicules lourds.
usam	L'usam soutient expressément que d'autres données soient admises dans le cadre de la procédure d'annonce électronique et demande que l'ensemble des données des véhicules soient intégrées rapidement et dans un souci de simplification maximale.
auto-suisse, Commerce Suisse	Oui, c'est essentiel. De plus, la procédure d'admission des véhicules complétés en plusieurs étapes doit également être adaptée dans les meilleurs délais et simplifiée autant que possible.

¹⁰ RS 641.71

¹¹ RS 641.711

¹² RS 641.711

Rejet général :	
LU	
LU	Nous sommes critiques à l'égard de cette modification, car il n'existe pas de CoC valable pour tous les types de véhicules. Cette compétence devrait être limitée aux véhicules légers.

32. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous le nouvel art. 72b « Création d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels » P-OAC ?

Art. 72b Création d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels

¹ Lorsque des données sont communiquées par voie électronique conformément à l'art. 72a, l'OFROU obtient via une base de données européenne centralisée ou une autorité étrangère compétente un certificat de conformité européen électronique au sens de l'art. 37 du règlement (UE) 2018/858¹³ et crée, à partir de celui-ci et des données communiquées, un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels (art. 30 ss OETV¹⁴) dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC).

² Si le certificat de conformité européen ne peut pas être obtenu sous forme électronique, l'importateur du véhicule concerné doit fournir à l'OFROU un certificat de conformité européen sur support papier.

³ Pour les véhicules qui entrent dans le champ d'application de l'ordonnance du 30 novembre 2012¹⁵ sur le CO₂, l'OFROU peut, sur demande de l'importateur, saisir les données d'un certificat de conformité européen délivré sur support papier au sens de l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858 nécessaires à l'immatriculation ainsi que les données d'importation, et créer à partir de celles-ci un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels dans le SIAC.

⁴ L'OFROU informe l'importateur ou le constructeur lorsque le jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels a été créé.

Approbation :

SO, economiesuisse, auto-suisse, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

SO	Il est très important que les services des automobiles puissent consulter l'ensemble des données.
----	---

33. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous le principe que l'OFROU se charge du traitement et de la préparation des données concernant les véhicules individuels issues des certificats de conformité européens sous forme électronique ou parfois sur support papier, ces tâches incombant jusqu'à présent aux services cantonaux des automobiles ? (Attention : les services des automobiles resteront compétents pour l'admission).

Approbation :

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

LU	Il est judicieux de créer une structure de traitement centralisée. Toutefois, l'OFROU doit impérativement garantir la qualité des données.
UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Il est important pour les services des automobiles que toutes les données soient consultables.
ZG	Le service des automobiles doit avoir accès aux données des véhicules.
AG	C'est à l'Office fédéral des routes OFROU qu'il incombera de s'assurer que l'attestation est toujours valable. À défaut, les autorités d'immatriculation doivent pouvoir identifier clairement lorsqu'un certificat n'est plus valable.
VD, GE	
economiesuisse, VFAS	Oui, mais cela ne doit pas générer de coûts supplémentaires.

¹³ 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, version du JO L 151 du 14.6.2018, p. 1 ; modifié en dernier lieu par le règlement délégué (UE) 2022/2236, JO L 296 du 16.11.2022, p. 1.

¹⁴ RS 741.41

¹⁵ RS 641.711

usam	L'usam accepte que le traitement et la préparation des données concernant les véhicules individuels issues des CoC et des eCoc soient effectués par un organisme national.
auto-suisse, Commerce Suisse	Oui, la préparation des données doit impérativement être effectuée par un organisme national.

34. Révision partielle de l'OAC : Variante A - Les données d'un certificat de conformité européen sur support papier visé à l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858 de véhicules soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ (voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers) doivent continuer à être saisies par le service des automobiles et transmises à l'OFROU.

Rejet général :

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse, VFAS, HESB

HESB

35. Révision partielle de l'OAC : Variante B - Les données d'un certificat de conformité européen sur support papier visé à l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858 de véhicules soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ (voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers) doivent désormais être saisies par l'OFROU, ce qui implique que ce document doit lui être remis. L'OFROU établit ensuite une fiche de données électronique.

Approbation :

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG TG, VS, asa	C'est de toute façon déjà le cas pour l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO ₂ .
GL	De par ce traitement, le ch. 103 du permis de circulation n'est plus nécessaire.
ZG	Proposition : Mettre en œuvre la variante b). Justification : L'exécution des prescriptions concernant les émissions de CO ₂ n'est pas du ressort du service des automobiles.
GE	
usam, auto-suisse, Commerce Suisse	La variante b doit être mise en œuvre si elle permet d'améliorer la sécurité des données. Le processus d'admission ne doit cependant pas être prolongé ou retardé.
Kyburz Switzerland SA	Pas d'expérience chez Kyburz car pas encore pertinent pour la classe L.

36. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous la liste de l'art. 75, al. 1 et 2, P-OAC énumérant les personnes autorisées à remplir les rapports d'expertise ?

Art. 75, al. 1 et 2

¹ S'agissant des véhicules neufs et complets, le rapport d'expertise peut être rempli par le constructeur ou l'importateur dans les cas suivants :

- a. pour une voiture de tourisme au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, s'il existe une réception par type (art. 2, let. b, ORT), une fiche de données (art. 2, let. l, ORT) ou un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3.
- b. pour les véhicules ci-après, s'il existe une réception par type (art. 2, let. b, ORT) ou une fiche de données (art. 2, let. l, ORT) :
 1. voitures automobiles légères autres que les voitures de tourisme visées à la let. a,
 2. remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t,
 3. motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur.

² Dans tous les autres cas, le rapport d'expertise est rempli par l'autorité d'immatriculation.

Approbation :

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA	
UR, SZ, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	S'agissant des véhicules N1 complets, le rapport d'expertise devrait aussi pouvoir être rempli par le constructeur ou l'importateur (voir art. 75, al. 1, let. a, P-OAC). Pour les données électroniques, il convient le cas échéant de prévoir une nouvelle forme de carrosserie. L'art. 30 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) devrait également être adapté à cet égard.
usam	L'usam accepte cette liste.
Rejet général : LU, ZG	
LU	Nous approuvons dans son principe l'énumération des personnes autorisées à remplir les rapports d'expertise. Toutefois, les voitures de livraison doivent être soumises aux mêmes règles que les voitures de tourisme (art. 75, al. 1, let. a, OAC).
ZG	Les véhicules N1 neufs et complets doivent être traités comme les véhicules M1.

37. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 75, al. 1 et 2, P-OAC ?

Art. 75, al. 1 et 2

¹ S'agissant des véhicules neufs et complets, le rapport d'expertise peut être rempli par le constructeur ou l'importateur dans les cas suivants :

- a. pour une voiture de tourisme au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, s'il existe une réception par type (art. 2, let. b, ORT), une fiche de données (art. 2, let. l, ORT) ou un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3.
- b. pour les véhicules ci-après, s'il existe une réception par type (art. 2, let. b, ORT) ou une fiche de données (art. 2, let. l, ORT) :
 1. voitures automobiles légères autres que les voitures de tourisme visées à la let. a,
 2. remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t,
 3. motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur.

² Dans tous les autres cas, le rapport d'expertise est rempli par l'autorité d'immatriculation.

Approbation :

SO, economiesuisse, Technique agricole suisse SA, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

Rejet général :

auto-suisse, Commerce Suisse

	Adaptations / contre-proposition	Justification
auto-suisse, Commerce Suisse	¹ S'agissant des véhicules neufs et complets, le rapport d'expertise peut être rempli par le constructeur ou l'importateur dans les cas suivants : a. pour une voiture de tourisme au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, s'il existe une réception par type (art. 2, let. b, ORT), une fiche de données (art. 2, let. l, ORT) ou un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3. b. pour les véhicules ci-après, s'il existe une réception par type (art. 2, let. b, ORT) ou une fiche de données (art. 2, let. l, ORT) : 1. voitures automobiles légères autres que les voitures de tourisme visées à la let. a, 2. remorques dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t, 3. motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur. ² Dans tous les autres cas, le rapport d'expertise est rempli par l'autorité d'immatriculation.	L'article doit être modifié de façon à ce que les véhicules utilitaires légers de catégorie N1 neufs et complets qui disposent d'un jeu de données électroniques puissent bénéficier des mêmes facilités d'immatriculation que les voitures de tourisme correspondantes.

38. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous la disposition transitoire de l'art. 151q P-OAC ?

Art. 151q <i>Disposition transitoire relative à la modification du ...</i> <i>1 Si un nouveau permis de circulation doit être délivré pour un motocycle admis à la circulation en Suisse et dont le rapport puissance-poids n'excède pas 0,2 kW/kg selon le permis de circulation, et que le calcul du rapport puissance-poids en vertu du nouveau droit aboutit à une valeur supérieure à 0,2 kW/kg, la conduite du motocycle en question est autorisée même avec un permis de conduire de la catégorie A avec limitation de puissance délivré avant l'entrée en vigueur du nouveau droit, pour autant que le dépassement de la valeur de 0,2 kW/kg résulte uniquement de la nouvelle méthode de calcul.</i> <i>2 L'autorité cantonale inscrit l'autorisation visée à l'al. 1 dans le nouveau permis de circulation.</i>	
Approbation : ZG, usam, UPSA, auto-suisse, BPA, Commerce Suisse, Kyburz Switzerland SA	
usam	L'usam accepte les dispositions transitoires.
BPA	Le BPA admet que la disposition transitoire est justifiée.
Rejet général : ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, asa, Technique agricole suisse SA, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse	
ZH	Nous proposons de supprimer l'al. 2 de l'art. 151q P-OAC (<i>2 L'autorité cantonale inscrit l'autorisation visée à l'al. 1 dans le nouveau permis de circulation.</i>). Dans le cadre de leurs activités quotidiennes, les collaborateurs des services des automobiles ne sont pas en mesure de juger si l'inscription doit être effectuée ou non. En cas de changement de canton, il n'est pas possible de déterminer quelle méthode de calcul a été utilisée sur la base du permis de circulation délivré dans un autre canton. De plus, le permis de circulation ne prévoit pas d'autorisations concernant la conduite du véhicule avec une catégorie de permis donnée. Il conviendrait de procéder à une telle inscription. À la place, le permis de circulation pourrait comporter une inscription technique concernant le mode de calcul du rapport entre le poids et la puissance (<i>p. ex. code XY : mode de calcul du rapport puissance-poids modifié, selon mode de calcul précédent = 0.18 kW/kg</i>).
BE	Le droit transitoire selon l'art. 151q est approprié, mais la dérogation correspondante devrait aussi être déjà enregistrée par l'OFROU dans le SIAC. Selon l'OFROU, près de 1500 motocycles (0,367 %) sont concernés dans toute la Suisse. C'est précisément pour ces véhicules que l'autorisation correspondante doit être enregistrée dans le SIAC dès l'application du nouveau droit. En cas d'impression d'un nouveau permis de circulation (changement de domicile, vente du véhicule, etc.), l'autorisation correspondante serait alors automatiquement enregistrée dans le permis, en plus du nouveau rapport puissance-poids. Si, comme proposé dans la consultation, l'autorisation n'est pas gérée de manière centralisée, mais au niveau cantonal, l'inscription dans le système d'immatriculation cantonale ne peut pas être garantie. Des réclamations de la part des usagers sont prévisibles. Le travail de contrôle supplémentaire serait considérable (contrôles manuels de 100 % des motos de moins de 35 kW au lieu d'une inscription pour 0,367 % des motos) pour chaque impression d'un nouveau permis par le service des automobiles compétent.
LU	Il convient d'utiliser la date du contrôle plutôt que la date de délivrance du permis de conduire. La réglementation proposée aurait pour conséquence qu'en cas de modification administrative du permis (changement de nom, inscription du port de lunettes, perte), les véhicules ne pourraient plus être conduits.
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, SO, asa	Le droit transitoire selon l'art. 151q est approprié, mais la dérogation correspondante (nouveau code dans le permis de circulation) devrait aussi être déjà enregistrée par l'OFROU dans le SIAC. Selon l'OFROU, près de 1500 motocycles (0,367 %) sont concernés dans toute la Suisse. C'est précisément pour ces véhicules que l'autorisation correspondante doit être enregistrée dans le SIAC dès l'entrée en vigueur du nouveau droit. En cas d'impression d'un nouveau permis de circulation (changement de domicile, vente du véhicule, etc.), l'autorisation correspondante serait alors automatiquement enregistrée dans le permis, en plus du nouveau rapport puissance-poids. Si, comme proposé dans la consultation, l'autorisation n'est pas gérée de manière centralisée, mais au niveau cantonal,

	l'inscription dans le système d'immatriculation cantonale ne peut pas être garantie. Des réclamations de la part des usagers sont prévisibles. Le travail de contrôle supplémentaire serait considérable pour chaque impression d'un nouveau permis par le service des automobiles compétent (contrôles manuels de 100 % des motos de moins de 35 kW au lieu d'une inscription pour 0,367 % des motos). Dans le cadre de leurs activités quotidiennes au guichet, les collaborateurs des services des automobiles ne sont pas en mesure de juger si l'inscription doit être effectuée ou non. En cas de changement de canton, il n'est pas possible de déterminer quelle méthode de calcul a été utilisée sur la base du permis de circulation délivré dans un autre canton. Une autre solution serait que les cantons responsables des véhicules concernés (1'500 au total) pourraient adapter/corriger une fois pour toute leurs permis de circulation en procédant à l'inscription technique. Ce serait une option beaucoup plus pratique. En cas de changement de canton, ces inscriptions seraient alors aussi reprises par le nouveau canton. Il convient de prévoir un nouveau chiffre dans la directive asa no 6 pour uniformiser les inscriptions dans le permis de circulation. Le permis de circulation ne prévoit pas d'autorisations concernant la conduite du véhicule avec une catégorie de permis. Il conviendrait donc de prévoir une inscription technique concernant le mode de calcul du rapport entre la puissance et le poids. (p. ex. <i>code XY : mode de calcul du rapport puissance-poids modifié, selon mode de calcul précédent = 0.18 kW/kg</i>). Par ailleurs, la formulation concernant l'autorisation de conduire n'est pas suffisante. Nous sommes d'avis que c'est la date de l'examen et non celle de la délivrance du permis de conduire qui devrait être déterminante pour bénéficier des dispositions transitoires.
SZ	Au vu du faible nombre de motos (environ 1500 dans toute la Suisse), une disposition transitoire n'est pas nécessaire. Il serait plus pertinent d'adapter tous les permis de circulation et de procéder à l'inscription technique en une seule action.
GL	Pour les motocycles immatriculés, l'indication du rapport puissance-poids ne devrait pas être recalculée. Le nouveau calcul ne devrait s'appliquer qu'aux motocycles immatriculés pour la première fois. Il convient d'éviter les traitements compliqués et propices à l'erreur du côté des services des automobiles concernant l'inscription dans le permis de circulation.
FR	
AG	L'autorité d'immatriculation ne détecte pas un changement minime de cette position. C'est à l'utilisateur d'en assurer le suivi. Dans le canton d'Argovie, 75 kg sont déjà déduits du poids à vide lors du calcul, ce qui signifie que nous ne devrions probablement pas constater de différences (la mise en page du permis de circulation devra toutefois être adaptée).
VD, GE	
Technique agricole suisse SA, Association Agro-Entrepreneurs Suisse	Cette disposition transitoire est importante ! Il ne faut en aucun cas qu'une modification des prescriptions entraîne que des motos déjà correctement mises en circulation ne soient plus admissibles dans cette catégorie.

39. Révision partielle de l'OAC : Acceptez-vous les modifications de l'annexe 12, ch. V, catégorie A, P-OAC ?

L'annexe 12 est modifiée comme suit :

Ch. V, entrées du tableau « Catégorie A sans limitation de puissance » et « Catégorie A avec limitation de puissance »

Catégorie A sans limitation de puissance :	un motorcycle biplace sans side-car avec une puissance supérieure à 35 kW ou dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche est supérieur à 0,2 kW/kg ;
--	--

Catégorie A <i>avec limitation de puissance :</i>		<i>un motorcycle biplace sans side-car avec une puissance maximale de 35 kW et dont le rapport entre la puissance du moteur et le poids en ordre de marche atteint 0,2 kW/kg au maximum, à l'exception des motocycles de la sous-catégorie A1 ;</i>
Approbation : ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, usam, asa, UPSA, auto-suisse, BPA, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA		
ZG		Il faut aussi prendre en considération la catégorie de véhicules N1 (voir question 36 : Les véhicules N1 neufs et complets doivent être traités comme les véhicules M1).
usam		L'usam accepte cette modification.

40. Acceptez-vous le principe d'une révision partielle de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?

Approbation : UR, SO, JU, auto-suisse, Commerce Suisse, HESB, Kyburz Switzerland SA, AI, GE, carrosserie suisse	
auto-suisse, Commerce Suisse	Les textes rédigés pour chaque question doivent être pris en considération.
Kyburz Switzerland SA	En tant que fabricant suisse, la société Kyburz serait prête à soutenir l'OFROU si celui-ci cherchait une entreprise pilote pour introduire l'immatriculation administrative pour la catégorie L, basée sur un jeu de données eCOC.
carrosserie suisse	<u>Demande de création d'une catégorie nationale pour les petites séries</u> carrosserie suisse est l'association professionnelle représentant environ 60 entreprises suisses spécialisées dans la construction de véhicules. Ces entreprises proposent une large gamme de produits pour le transport de marchandises et de personnes, et contribuent de manière significative à relever les défis actuels de la mobilité. Les nouveaux règlements européens, conçus pour la production industrielle en grande série, menacent désormais l'existence même des fabricants suisses qui restent. Ces derniers, actifs dans la fabrication en petite série, se distinguent par leur capacité d'innovation et leur proximité avec le marché. Or, ces règlements, repris tels quels par la Suisse, imposent des exigences en matière d'infrastructures de test, de procédures administratives et de certifications, pour lesquelles il n'existe pas de structures ou de possibilités de contrôle adéquates. Pour protéger ces produits de niche et les PME concernées, les règlements européens prévoient une forme d'homologation spécifique : la petite série nationale (PSN), avec des volumes limités pour les États membres. Cette forme d'homologation n'existe actuellement pas en Suisse dans une mesure comparable. À titre d'exemple, l'Office fédéral allemand des transports motorisés (Kraftfahrtbundesamt KBA) précise : « Si des véhicules similaires ne doivent être produits qu'en nombre limité, la procédure pour les petites séries est appropriée. Les principales caractéristiques de l'homologation pour les petites séries sont : • des limites de production • des allègements dans le respect de certaines prescriptions Pour les réceptions UE par type pour les véhicules produits en petites séries, le fabricant peut effectuer lui-même les contrôles techniques (art. 41 en lien avec l'annexe II, partie I, annexe 1 du règlement [UE] 2018/858), sous réserve d'une désignation officielle par le KBA. » La limite annuelle autorisée est, par exemple, de 250 unités par les catégories M1, M2 et M3. <u>Nos propositions :</u>

	1. La création d'une forme d'immatriculation nationale pour les petites séries, applicable à tous les types de véhicules, afin de protéger les fabricants, carrossiers et fournisseurs suisses qui vivent de la production de solutions innovantes et compétitives. 2. La définition du cadre réglementaire et des modalités de contrôle, en concertation avec les associations professionnelles concernées et les services nationaux de contrôle et d'immatriculation. 3. La fixation d'une limite annuelle autorisée de 250 unités par catégorie. Compte tenu de l'importance économique et industrielle de ce secteur, nous vous prions de traiter cette demande avec bienveillance.
Avis plutôt défavorable : economiesuisse, VFAS	
economiesuisse	Diverses adaptations nécessaires, selon propositions détaillées, voir aussi l'annexe à l'avis, qui s'oppose à l'interdiction d'importation des véhicules non réceptionnés par l'UE à partir de fin 2026.
VFAS	Les explications ci-dessous portent exclusivement sur la révision de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). Pour ce qui est de la révision des autres ordonnances, la VFAS s'exprime dans le cadre de sa réponse au questionnaire de la consultation. Notre avis est structuré comme suit : (i) observations liminaires concernant l'Association suisse du commerce automobile indépendant (voir point I), (ii) remarques générales relatives à la Constitution fédérale ainsi qu'à la compatibilité du projet de révision avec la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC) (voir point II), (iii) commentaires particuliers sur les dispositions individuelles, incluant des propositions concrètes de modification (voir point III). Certains points mettent en évidence des contradictions entre l'ordonnance et la loi sur les cartels, ainsi qu'avec le mandat récemment confié par le Parlement au Conseil fédéral visant à transposer la communication automobile dans une ordonnance (motion Pfister 18.3898). Les modifications proposées reposent essentiellement sur la nécessité de garantir les droits constitutionnels, en particulier la liberté économique et l'interdiction des distorsions de concurrence. De plus, la révision doit garantir des conditions de concurrence équitables par rapport à l'Union européenne (UE), et en particulier avec les États membres voisins. I. Observations liminaires Depuis 1956, la VFAS représente les intérêts du commerce automobile indépendant en Suisse. L'association s'engage sans compromis en faveur de sa promotion et de standards garantissant une haute qualité. Elle défend non seulement les intérêts de près de 800 entreprises, mais aussi ceux des consommateurs, en s'opposant à toute forme de restrictions et d'entraves au commerce automobile indépendant et en demandant des conditions-cadres équitables. La VFAS représente des PME actives dans le commerce automobile suisse, qui achètent et vendent aussi bien des véhicules d'occasion que des véhicules neufs, et qui sont donc concernées par le champ d'application de l'OETV. Sont représentés des commerçants indépendants, des représentants de marques, des importateurs parallèles ainsi que des importateurs généraux. Nous défendons des valeurs libérales et nous nous engageons entre autres pour des solutions pragmatiques, favorables à l'économie et aux consommateurs. II Généralités La VFAS salue la décision de l'OFROU visant à améliorer la sécurité routière. La VFAS approuve donc les démarches entamées par le Conseil fédéral en vue de la révision, qui semble judicieuse pour 99,1 % des véhicules importés en Suisse. Il est toutefois incompréhensible qu'aucune simplification ne soit prévue pour près de 1 % des véhicules, notamment ceux en provenance des États-Unis. Cette omission constitue une limitation injustifiée du droit des consommateurs à importer le véhicule de leur choix. Le projet de révision devrait contribuer à éviter les distorsions de concurrence et garantir des conditions de concurrence équitables par rapport à l'Union européenne (UE), et en particulier avec les États membres voisins.

	L'art. 94, al. 4 de la Constitution fédérale règle « [les] dérogations au principe de la liberté économique, en particulier les mesures menaçant la concurrence, ne sont admises que si elles sont prévues par la Constitution fédérale ou fondées sur les droits régaliens des cantons ». La loi sur la circulation routière qui prévaut sur l'OETV prévoit à l'art. 9, al. 1^{bis} que « [le] Conseil fédéral édicte des dispositions sur les dimensions et le poids des véhicules automobiles et de leurs remorques. Ce faisant, il tient compte des impératifs de la sécurité routière, de l'économie et de l'environnement, ainsi que des réglementations internationales. » La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC) exige à l'art. 4 : al. 1 : « Les prescriptions techniques sont formulées de manière à ne pas engendrer d'entraves techniques au commerce », al. 2 : « À cette fin, elles sont élaborées de manière à être compatibles avec celles des principaux (généralement : la majorité) partenaires commerciaux de la Suisse. Dans ce cadre, il est fait en sorte que les prescriptions techniques : a. soient si possible simples et transparentes ; et b. nécessitent des charges administratives et d'exécution aussi faibles que possible. » al. 3 : « Il ne peut être dérogé au principe de l'al. 1 qu'aux conditions suivantes : a. des intérêts publics prépondérants l'exigent ; b. la dérogation ne constitue ni un moyen de discrimination arbitraire, ni une restriction déguisée aux échanges ; c. le principe de proportionnalité est respecté. Selon le ch. V de la Communication automobile, la COMCO entend « continuer à encourager la concurrence intermarques et intramarque sur les marchés de la distribution de véhicules automobiles neufs, de la distribution de pièces de rechange et de services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles, prévenir les accords verticaux néfastes pour la concurrence, éviter l'isolement du marché automobile suisse et assurer la sécurité juridique ». La Commission de la concurrence veut ainsi empêcher les prix imposés et le cloisonnement du marché suisse et encourager la concurrence intramarque. Elle souhaite également stimuler la concurrence sur le marché du service après-vente. La nouvelle révision de l'OETV va cependant à l'encontre de ces objectifs (concurrence) : 1. la concurrence intramarque, que la loi sur les cartels souhaite protéger (art. 5 LCart), est entravée et 2. le marché suisse est isolé. • Le règlement UE 2019/2144 s'applique à l'Union européenne en tant que telle et non séparément à chaque État membre. Le règlement a été établi pour un marché d'env. 500 millions d'habitants et 15 millions de voitures neuves vendues chaque année. Il tient compte des directives concernant la production automobile européenne et son marché ; les intérêts économiques se reflètent dans l'interprétation protectionniste du règlement. • Le marché suisse est un petit marché. Environ 250'000 voitures neuves sont vendues chaque année pour une population de près de 9 millions d'habitants. De plus, la demande est fortement influencée par la topographie (transmission intégrale) et des facteurs liés au pouvoir d'achat. Il n'est donc pas comparable au marché de l'Union européenne, mais plutôt aux marchés des différents États membre, comme l'Allemagne. • Lorsqu'un véhicule non européen est importé dans un État membre de l'UE, tel que l'Allemagne, le pays en question applique une procédure nationale de réception individuelle. L'autorité compétente délivre une autorisation exceptionnelle d'immatriculation, par exemple sur la base d'une expertise effectuée par Dekra. Ce principe restera en vigueur en Allemagne après juillet 2026, le nouveau règlement de l'UE ne s'appliquera pas aux véhicules provenant de pays tiers. Cette pratique nationale existe depuis des décennies, notamment en Allemagne. Ainsi, malgré les règlements européens en vigueur, les véhicules qui ne sont pas construits dans l'Union européenne ne sont même pas soumis à la taxe sur le CO₂. Le petit segment de ces véhicules ne représente donc pas un risque notable ni pour l'environnement ni pour la sécurité routière.
--	--

	• En Suisse, une exception existe aussi depuis 2012 en ce qui concerne le respect des dispositions en matière de protection des piétons. • De plus, les instructions de 2014 sur la dispense de la réception par type de prévoient diverses dérogations pour les véhicules qui n'ont pas été construits pour l'Union européenne. Cette pratique est appliquée par l'OFROU depuis plusieurs décennies, et les citoyens comme les PME bénéficient d'une protection de la confiance légitime quant à sa pérennité. Les véhicules exemptés de la réception par type sont soumis au contrôle effectué par le service d'immatriculation cantonal compétent. Une liste d'exceptions figure au ch. 3.4 des instructions sur la dispense de la réception par type des véhicules. Cette exception s'applique aux « véhicules en provenance de l'étranger et qui n'ont pas été construits selon les prescriptions suisses ou européennes ». Il existe donc une pratique en matière d'octroi d'autorisations pour ces véhicules sur le réseau routier suisse. • La révision partielle de l'OETV, qui introduit de nouvelles exigences en matière de systèmes d'aide à la conduite et de sécurité, rendrait impossible l'importation de tous les véhicules qui ne sont pas destinés au marché européen à partir de décembre 2026. Cela équivaut, de facto, à une interdiction d'importation pour ces véhicules ! • La révision partielle entre en conflit avec la Constitution fédérale, la loi sur la circulation routière et, avec la reprise du droit européen, la loi fédérale sur les entraves techniques au commerce. • Afin de garantir des conditions de concurrence équitable entre la Suisse et les États membres voisins de l'UE, il conviendra donc de tenir compte des différences de pratique au sein de l'UE et de ses États membres lors de la mise en œuvre de la révision partielle. À défaut, les entreprises suisses risquent de se trouver dans une position concurrentielle désavantageuse par rapport aux entreprises des États membres environnant en raison d'une entrave technique au commerce, se traduisant par un cloisonnement du marché. • L'OFROU reconnaît les normes élevées en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules en provenance de pays tiers. Il convient également que les véhicules non réceptionnés par l'UE présentent un niveau de sécurité élevé. Dès lors, le petit segment représentant moins de 0,9 % des véhicules importés ne peut constituer un danger pour la sécurité routière. Aucun chiffre ne montre une surreprésentation de ces véhicules dans les statistiques d'accidents, et comme mentionné, l'OFROU confirme leur haut niveau de sécurité. • Personne au sein de l'administration n'affirme que ce groupe restreint de véhicules (tels que les modèles américains), qui ne sont pas conçus pour l'UE, mais qui sont importés en Suisse, présentent une menace pour la sécurité. Au contraire, ces véhicules répondent aux normes européennes en matière de sécurité, voire les dépassent. • Un refus de la part des autorités d'exécution d'établir/étendre les directives et dérogations actuelles équivaut à une segmentation intentionnelle et prévisible du marché et à une interdiction de vente de ces véhicules. Un tel cloisonnement n'est pas souhaitable du point de vue de la concurrence et doit donc être évité. Le Conseil fédéral défend en principe un marché libéral et des conditions de concurrence équitables. Cette ordonnance introduit toutefois des restrictions de concurrence en matière de prix et d'offre, au détriment des PME (commerces indépendants) et des consommateurs. • La discrimination à l'égard des « Américaines » va en outre totalement à l'encontre des efforts politiques en faveur du libre-échange entre les États-Unis et la Suisse. D'autres partenaires commerciaux importants comme le Canada, le Mexique, la Chine, la Turquie, le Royaume-Uni ou les États de l'ex-Yougoslavie sont également concernés. • Une discrimination unilatérale des acheteurs de véhicules en Suisse (que ce soient des particuliers pour l'achat de voiture de tourisme ou des entreprises pour l'achat de véhicules utilitaires) doit impérativement être évitée pour des considérations économiques. • L'expérience montre que la coopération entre les autorités et les acteurs économiques contribuent plus efficacement à la sécurité routière que la répression. C'est pourquoi nous proposons de créer des plateformes qui permettent à l'administration et aux milieux économiques de développer des mesures nouvelles et plus efficaces pour améliorer la sécurité routière.
--	--

	À la lumière de ces considérations, nous estimons que le projet de révision doit être intégralement revu et présentons ci-après notre avis sur les différents points du projet.
--	---

41. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous que les voitures de tourisme neuves et complètes au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, soit la majeure partie des véhicules de la catégorie M1, puissent être immatriculées de manière purement administrative ?

Approbation :

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Oui, sous réserve qu'un contrôle administratif soit aussi accepté pour les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction. Voir aussi les remarques suivantes : L'art. 30 P-OETV (contrôle administratif) mentionne désormais explicitement les voitures de tourisme. Les explications indiquent que les voitures de livraison ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle administratif en raison de l'obligation de remplir la rubrique 243. Cette exigence a été modifiée le 27 août 2024 lors de la séance de la commission technique, de sorte que les voitures de livraison n'y sont plus soumises. Nous proposons donc que le contrôle administratif soit aussi applicable aux voitures de livraison neuves et complètes. Il conviendrait de modifier l'art. 30, al. 1 comme suit : « ... complètes, ainsi que pour les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, la preuve... ». La raison évoquée dans les explications devient obsolète du fait de la suppression de l'obligation de renseigner la rubrique 243. Des modifications pourraient encore être apportées à l'art. 30a-c. De plus, il convient d'éviter toute inégalité de traitement entre les véhicules disposant d'un CoC sur support papier et ceux munis d'un eCoc. (Voir art. 30a, al. 1, let. a et b).
SZ	Oui, sous réserve qu'un contrôle administratif soit aussi accepté pour les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction. Voir aussi les remarques suivantes : Les services des automobiles sont convenus que la rubrique 243 (charge admise par essieu) ne doit plus être renseignée pour les voitures de livraison. Nous sommes donc d'avis que les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets devraient aussi pouvoir être immatriculés de manière purement administrative.
OW, GR, TG, TI	Un contrôle administratif doit aussi être accepté pour les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets.
ZG	Il faut aussi prendre en considération la catégorie de véhicules N1. Voir aussi question 36 : Les véhicules N1 neufs et complets doivent être traités comme les véhicules M1.
FR	
AG	Nous sommes d'accord pour autant que les autorités d'immatriculation puissent vérifier la conformité des véhicules aux prescriptions à l'aide de moyens appropriés et avec une charge raisonnable. Il ne serait pas acceptable que les autorités d'immatriculation doivent assumer la responsabilité de données qu'elles ne sont pas en mesure de vérifier. Actuellement, les informations nécessaires font parfois défaut ou sont difficilement accessibles, et les outils utiles manquent. Il convient également de tenir compte du niveau de connaissances accru exigés de la part du personnel des services d'immatriculation.
VD, GE	
economiesuisse, VFAS	Oui ! De plus, il conviendrait d'étendre l'art. 29, al. 5, let. b à deux ans et 10 000 km. Cela permettrait aux cantons d'éviter environ 20 000 rendez-vous inutiles pour la présentation de véhicules neufs.
usam	L'usam accepte que les voitures de tourisme neuves et complètes puissent être immatriculées de manière purement administrative. La définition des voitures neuves

	doit être harmonisée avec l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique et l'ordonnance sur le CO ₂ pour garantir la sécurité juridique dans ce domaine. Il conviendrait également d'envisager que cette définition soit étendue pour y inclure les voitures de démonstration et de moins d'une année. Cela permettrait de réduire encore le nombre de présentations de véhicules neufs, et d'alléger la charge administrative. Les véhicules disposant d'un eCoC, faisant mention de différents attelages, devraient aussi pouvoir être admis par voie purement administrative. Concernant les spécifications mentionnées, l'usam se réfère aux prises de position de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), auto-suisse et l'Association suisse du commerce automobile indépendant (VFAS).
auto-suisse, Commerce Suisse	Il convient cependant de tenir compte des points suivants : Les véhicules dont l'eCoC contient les indications relatives au poids remorquable et à la charge du timon, et pour lesquels des variantes d'attelages sont également mentionnées, devraient pouvoir être admis à la circulation par voie purement administrative. (Dans ces cas, les entreprises autorisées à effectuer le contrôle garage ne devrait pas avoir à remplir la fiche complémentaire).
Kyburz Switzerland SA	En tant que fabricant suisse, la société Kyburz serait prête à soutenir l'OFROU si celui-ci cherchait une entreprise pilote pour introduire l'immatriculation administrative pour la classe L, basée sur un jeu de données eCOC.
Rejet général : BE	
BE	L'art. 30 OETV (contrôle administratif) mentionne désormais explicitement les voitures de tourisme. Les explications indiquent que les voitures de livraison ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle administratif en raison de l'obligation de remplir la rubrique 243. Cette exigence a été modifiée le 27 août 2024 lors de la séance de la commission technique de l'asa, de sorte que les voitures de livraison n'y sont plus soumises. Nous proposons que les voitures de livraison neuves et complètes puissent également bénéficier du contrôle administratif (art. 30, al. 1 à compléter avec ... complètes, <u>ainsi que pour les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, la preuve...</u>). La raison évoquée dans les explications devient obsolète du fait de la suppression de l'obligation de renseigner la rubrique 243. Des modifications pourraient encore être apportées à l'art. 30a-c.

42. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous que seuls 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 neufs et complets puissent être immatriculés de manière purement administrative, pour autant qu'une réception par type ou une fiche de données soit disponible pour ces véhicules ?

Approbation :

ZH, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Oui, sous réserve qu'un contrôle administratif soit aussi accepté pour les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction. Voir aussi les remarques suivantes : L'art. 30 P-OETV (contrôle administratif) mentionne désormais explicitement les voitures de tourisme. Les explications indiquent que les voitures de livraison ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle administratif en raison de l'obligation de remplir la rubrique 243. Cette exigence a été modifiée le 27 août 2024 lors de la séance de la commission technique de l'asa, de sorte que les voitures de livraison n'y sont plus soumises. Nous proposons donc que le contrôle administratif soit aussi applicable aux voitures de livraison neuves et complètes. L'art. 30, al. 1, let. e doit être complété comme suit : « ... complètes, ainsi que pour les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, la preuve... ». La raison évoquée dans les explications devient obsolète du fait de la suppression de l'obligation de renseigner la rubrique 243. Des modifications pourraient encore être apportées à l'art. 30a-c P-OETV. De plus, il convient d'éviter toute inégalité de traitement entre les véhicules disposant d'un CoC sur support papier et ceux munis d'un eCoC. (Voir art. 30a, al. 1, let. a et b, P-OETV). Pour les remorques dont le poids ne dépasse pas 3,50 t, il conviendrait également de supprimer la rubrique 185, du fait que toutes les données figurent aussi sur la plaque du constructeur et le timon.
SZ	Oui, sous réserve qu'un contrôle administratif soit aussi accepté pour les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction. Voir aussi les remarques suivantes : Les services des automobiles sont convenus que la rubrique 243 (charge admise par essieu) ne doit plus être renseignée pour les voitures de livraison. Nous sommes donc d'avis que les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction devraient aussi pouvoir être immatriculés de manière purement administrative. Pour les remorques dont le poids ne dépasse pas 3,5 t, il convient également de supprimer la rubrique 185, du fait que toutes les données figurent aussi sur la plaque du constructeur et le timon.
OW, GR, TG	De plus, nous sommes d'avis qu'un contrôle administratif doit aussi être accepté pour les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction. Pour les remorques dont le poids ne dépasse pas 3,50 t, il conviendrait également de supprimer la rubrique 185, du fait que toutes les données figurent aussi sur la plaque du constructeur et le timon.
AG	Si d'autres véhicules devaient être immatriculés, il faudrait au préalable que l'OFROU consulte les autorités d'immatriculation.
usam	L'usam accepte les exigences mentionnées relatives à l'admission purement administrative.
Rejet général :	
BE, LU	
BE	L'art. 30 OETV (contrôle administratif) mentionne désormais explicitement les voitures de tourisme. Les explications indiquent que les voitures de livraison ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle administratif en raison de l'obligation de remplir la rubrique 243. Cette exigence a été modifiée le 27 août 2024 lors de la séance de la commission technique de l'asa, de sorte que les voitures de livraison n'y sont plus soumises. Nous proposons que les voitures de livraison neuves et complètes puissent également bénéficier du contrôle

	administratif (art. 30, al. 1 à compléter avec ... complètes, ainsi que pour les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, la preuve...). La raison évoquée dans les explications devient obsolète du fait de la suppression de l'obligation de renseigner la rubrique 243. Des modifications pourraient encore être apportées à l'art. 30a-c P-OETV.
LU	Les voitures automobiles légères ne doivent être admises de cette manière. Il existe un risque de fraude concernant la taxe sur le CO2.

43. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous que tous les autres genres de véhicules, lesquels ne peuvent pas être immatriculés de manière purement administrative, doivent toujours être présentés au service des automobiles en vue d'un contrôle d'identification, d'un contrôle de fonctionnement ou d'un examen technique approfondi selon l'art. 30 P-OETV ?

Approbation :

ZH, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

LU	Cela contribue à garantir la qualité des contrôles et à préserver la sécurité routière.
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	L'art. 30 P-OETV (contrôle administratif) mentionne désormais explicitement les voitures de tourisme. Les explications indiquent que les voitures de livraison ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle administratif en raison de l'obligation de remplir la rubrique 243. Cette exigence a été modifiée le 27 août 2024 lors de la séance de la commission technique de l'asa, de sorte que les voitures de livraison n'y sont plus soumises. Nous proposons donc que le contrôle administratif soit aussi applicable aux voitures de livraison neuves et complètes. L'art. 30, al. 1, P-OETV doit être complété comme suit : ... complètes, ainsi que pour les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, la preuve... La raison évoquée dans les explications devient obsolète du fait de la suppression de l'obligation de renseigner la rubrique 243. Des modifications pourraient encore être apportées à l'art. 30a-c P-OETV. De plus, il convient d'éviter toute inégalité de traitement entre les véhicules disposant d'un CoC sur support papier et ceux munis d'un eCoC. (Voir art. 30a, al. 1, let. a et b, P-OETV).
ZG	<u>Proposition</u> : Un contrôle de fonctionnement avec identification du véhicule doit être systématiquement effectué à chaque rendez-vous de contrôle. <u>Justification</u> : Le temps nécessaire pour une simple vérification d'identification est, pour le service des automobiles, comparable à celui d'un contrôle de fonctionnement avec identification du véhicule. Il est donc judicieux de renoncer à la possibilité d'une simple vérification d'identification lors d'un rendez-vous de contrôle.
FR	
VD, GE	
usam	L'usam accepte les prescriptions pour les genres de véhicules qui ne peuvent pas être admis pour voie purement administrative.
VFAS	Oui ! De plus, il conviendrait d'étendre l'art. 29, al. 5, let. b à deux ans et 10 000 km. Cela permettrait aux cantons d'éviter environ 20 000 rendez-vous inutiles pour la présentation de véhicules neufs.
Rejet général :	
BE, SZ	
BE	L'art. 30 P-OETV (contrôle administratif) mentionne désormais explicitement les voitures de tourisme. Les explications indiquent que les voitures de livraison ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle administratif en raison de l'obligation de remplir la rubrique 243. Cette exigence a été modifiée le 27 août 2024 lors de la séance de la commission technique de l'asa, de sorte que les voitures de livraison n'y sont plus soumises. Nous proposons que les voitures de livraison neuves et complètes puissent également bénéficier du contrôle administratif (art. 30, al. 1 à compléter avec ... complètes, ainsi que pour les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, P-OETV, la preuve...). La raison évoquée dans les explications devient obsolète du fait de la suppression de l'obligation de renseigner la rubrique 243. Des modifications pourraient encore être apportées à l'art. 30a-c P-OETV.
SZ	Les services des automobiles sont convenus que la rubrique 243 (charge admise par essieu) ne doit plus être renseignée pour les voitures de livraison. Nous sommes donc d'avis que les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction devraient aussi pouvoir être immatriculés de manière purement administrative.

44. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 29, al. 5, 6 et 7, P-OETV ?

Art. 29, al. 5, 6 et 7

⁵ Sont réputés neufs les véhicules qui :

- a. sont immatriculés pour la première fois ;
- b. ont été immatriculés à l'étranger il y a un an ou moins, si leur kilométrage n'excède pas 2000 km ou s'ils n'ont pas été utilisés plus de 70 h.

⁶ Sont réputés complets les véhicules qui n'ont pas besoin d'être complétés pour satisfaire les exigences techniques correspondantes de la présente ordonnance.

⁷ Sont réputés complétés les véhicules qui sont le résultat de plusieurs étapes de fabrication et répondent aux exigences techniques correspondantes de la présente ordonnance.

Approbation :

UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

UPSA	L'UPSA tient à ce que la définition pour les véhicules neufs qui en découle soit incluse à l'art. 10, al. 1 OEEE ainsi qu'à l'art. 17d de l'ordonnance sur le CO ₂ , afin d'assurer la sécurité juridique quant à la notion de véhicule neuf.
------	--

Rejet général :

economiesuisse, VFAS

	Adaptations / contre-proposition	Justification
economiesuisse VFAS	Modification de la prescription du kilométrage - allègement pour les SAN ⁵ Sont réputés neufs les véhicules qui : a. sont immatriculés pour la première fois ; b. ont été immatriculés à l'étranger il y a un an ou moins, si leur kilométrage n'excède pas 10 000 km ou s'ils n'ont pas été utilisés plus de 200 h. ⁶ Sont réputés complets les véhicules qui n'ont pas besoin d'être complétés pour satisfaire les exigences techniques correspondantes de la présente ordonnance. ⁷ Sont réputés complétés les véhicules qui sont le résultat de plusieurs étapes de fabrication et répondent aux exigences techniques correspondantes de la présente ordonnance.	La restriction actuelle du kilométrage à 2000 km limite les importations souhaitables d'un point de vue économique. En raison des problèmes de disponibilité croissants des voitures neuves, de nombreux distributeurs se tournent vers des modèles de démonstration ou de moins d'une année, qui présentent généralement un kilométrage légèrement plus élevé. Un relèvement de cette limitation permettrait aux importateurs d'effectuer davantage de contrôles garage, tout en soulageant les services des automobiles. Les consommateurs seraient les premiers bénéficiaires de cette mesure, car ils recevraient leurs véhicules plus rapidement. Étant donné que des intervalles de service de 20'000 km sont actuellement recommandés pour la plupart des véhicules, les exigences en matière de sécurité sont parfaitement remplies.

45. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 30 « Contrôle de véhicules neufs : contrôle administratif » P-OETV ?

Art. 30 Contrôle de véhicules neufs : contrôle administratif

¹ Pour les voitures de tourisme au sens de l'art. 11, al. 2, let. a qui sont neuves et complètes, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée au moyen :

- a. d'un rapport d'expertise dûment rempli et signé par le titulaire de la réception par type ou de la fiche de données, ou
- b. d'un rapport d'expertise dûment rempli et signé par l'importateur, fondé sur un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC¹⁶.

² Pour les véhicules ci-après, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée au moyen d'un rapport d'expertise dûment rempli et signé par le titulaire de la réception par type ou de la fiche de données :

- a. voitures automobiles légères neuves et complètes, autres que les voitures de tourisme visées à l'al. 1 ;
- b. remorques neuves et complètes dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t ;
- c. motocycles neufs et complets ;
- d. quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur neufs et complets.

³ L'OFROU peut étendre le contrôle administratif à d'autres genres de véhicules.

Approbation :

economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

BPA (respect)

La numérisation permet indubitablement de gagner du temps, mais il est difficile de savoir si les capacités ainsi libérées seront effectivement utilisées pour accélérer le traitement des contrôles subséquents des véhicules. Le BPA estime qu'il n'est pas possible de tirer de conclusions directes sur la sécurité routière.

46. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 30a, al. 1, 1^{bis} et 3, P-OETV ?

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

¹ Pour tous les autres véhicules neufs complets ou complétés qui ne sont pas soumis à l'art. 30, pour les véhicules visés à l'art. 30, al. 2 qui ne disposent ni d'une réception par type ni d'une fiche de données ainsi que pour les voitures de tourisme au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV qui sont neuves, complètes et ne disposent pas des documents visés à l'art. 30, al. 1, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée au moyen :

- a. d'un certificat de conformité européen sur support papier et d'un contrôle d'identification :
 1. pour les voitures de tourisme au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV,
 2. pour les voitures automobiles servant habitation complètes dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t ;
- b. d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC¹⁷ et d'un contrôle de fonctionnement, pour les voitures automobiles servant habitation complètes dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t ;
- c. d'un certificat de conformité européen sur support papier, d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC, d'une réception par type ou d'une fiche de données et d'un contrôle de fonctionnement, pour tous les autres véhicules complets et complétés ;
- d. s'il n'existe pas de certificat de conformité européen sur support papier ni de jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels, d'un contrôle de fonctionnement ainsi que des justificatifs ci-après :
 1. une déclaration de conformité au sens du règlement CEE-ONU n° 0 et toutes les autres réceptions nécessaires à titre complémentaire conformément à l'acte juridique correspondant relatif à la réception générale UE,
 2. des réceptions et des marques de conformité délivrées par des États étrangers conformément au droit national ou international énoncé à l'annexe 2 ou au moins équivalent aux prescriptions suisses,
 3. des déclarations de conformité reconnues conformément à l'art. 14 ORT¹⁸,

¹⁶ RS 741.51

¹⁷ RS 741.51

¹⁸ RS 741.511

4. des rapports d'expertise établis conformément aux prescriptions énoncées à l'annexe 2 par des organes d'expertise indiqués à l'annexe 2 ORT ou reconnus par l'OFROU selon l'art. 17, al. 2, ORT. ^{1bis} Dans le cas mentionné à l'al. 1, let. d, si le détenteur du véhicule bénéficie de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires, un contrôle de fonctionnement est suffisant pour apporter la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement. ³ Il appartient au requérant d'apporter la preuve de l'équivalence visée à l'al. 1, let. b, ch. 2.		
Approbation : UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse		
Rejet général : economiesuisse, VFAS		
	Adaptations / contre-proposition	Justification
economiesuisse, VFAS	Acceptation des allègements nationaux (expertises/fiches) établis par les organes d'expertise accrédités dans l'UE. Art. 30a, al. 1, ^{1bis} et 3 ¹ Pour tous les autres véhicules neufs complets ou complétés qui ne sont pas soumis à l'art. 30, pour les véhicules visés à l'art. 30, al. 2 qui ne disposent ni d'une réception par type ni d'une fiche de données ainsi que pour les voitures de tourisme au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV qui sont neuves, complètes et ne disposent pas des documents visés à l'art. 30, al. 1, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée au moyen : a. d'un certificat de conformité européen sur support papier et d'un contrôle d'identification : 1. pour les voitures de tourisme au sens de l'art. 11, al. 2, let. a, OETV, 2. pour les voitures automobiles servant habitation complètes dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t ; b. d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC et d'un contrôle de fonctionnement, pour les voitures automobiles servant habitation complètes dont le poids total ne dépasse pas 3,50 t ; c. d'un certificat de conformité européen sur support papier, d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC, d'une réception par type ou d'une fiche de données et d'un contrôle de fonctionnement, pour tous les autres véhicules complets et complétés ; d. s'il n'existe pas de certificat de conformité européen sur support papier ni de jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels, d'un contrôle de fonctionnement ainsi que des justificatifs ci-après : 1. une déclaration de conformité au sens du règlement CEE-ONU n° 0 et toutes les autres réceptions nécessaires à titre complémentaire conformément à l'acte juridique correspondant relatif à la réception générale UE, 2. des réceptions et des marques de conformité délivrées par des États étrangers conformément au	Actuellement, les allègements nationaux, prévus dans la fiche technique VdTÜV 744 « Prüfung von äusseren Fahrzeugteilen an Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1 » (Contrôle des éléments extérieurs des véhicules des catégories M1 et N1), ne sont pas applicables en Suisse. Si le fournisseur / le fabricant ne peut fournir la preuve requise, celle-ci peut être établie par un organisme de contrôle reconnu par l'Office fédéral des routes (OFROU). L'application d'allègements nationaux par des organes de contrôle accrédités dans l'UE permet d'éviter des développements défavorables pour la concurrence. Dans un premier temps, elle contribue à lever les obstacles techniques au commerce dans le cadre d'une procédure d'admission : Ces procédures inutiles engendrent généralement des coûts de plusieurs centaines de francs et durent plusieurs semaines. Une réglementation simplifiée, comme celle appliquée en Allemagne, intensifierait la concurrence. Le Conseil fédéral pourrait ainsi envoyer un signal fort contre le renchérissement et l'îlot de cherté suisse.

	droit national ou international énoncé à l'annexe 2 ou au moins équivalent aux prescriptions suisses. 3. des déclarations de conformité reconnues conformément à l'art. 14 ORT, 4. des rapports d'expertise établis conformément aux prescriptions énoncées à l'annexe 2 par des organes d'expertise indiqués à l'annexe 2 ORT ou reconnus par l'OFROU selon l'art. 17, al. 2, ORT. ^{1bis} Dans le cas mentionné à l'al. 1, let. d, si le détenteur du véhicule bénéficie de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires, un contrôle de fonctionnement est suffisant pour apporter la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement. ³ Il appartient au requérant d'apporter la preuve de l'équivalence visée à l'al. 1, let. b, ch. 2.	
--	--	--

47. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 30b « Contrôle de véhicules neufs : examen technique approfondi » P-OETV ?

Art. 30b Contrôle de véhicules neufs : examen technique approfondi

Si, pour un véhicule neuf, complet ou complété, les documents visés à l'art. 30, al. 1, font défaut et si les conditions énoncées à l'art. 30a ne sont pas remplies, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée au moyen d'un examen technique approfondi. Il s'agit notamment de vérifier si le véhicule est conforme aux prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement et le niveau sonore et s'il offre toute sécurité pour l'usage auquel il est destiné.

Approbation :

AGVS, Technique agricole suisse SA, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

UPSA

Afin de garantir l'équivalence des prescriptions, toutes les exigences européennes et suisses doivent être remplies. Si cela ne peut être garanti, cette disposition doit être rejetée.

Rejet général :

auto-suisse, Commerce Suisse

	Adaptations / contre-proposition	Justification
auto-suisse, Commerce Suisse	Si, pour un véhicule neuf, complet ou complété, les documents visés à l'art. 30, al. 1, font défaut et si les conditions énoncées à l'art. 30a ne sont pas remplies, la preuve du respect des prescriptions sur la construction et l'équipement est apportée au moyen d'un examen technique approfondi. Il s'agit notamment de vérifier si le véhicule est conforme à l'ensemble des prescriptions en vigueur dans l'Union européenne ou à des prescriptions correspondantes et s'il offre toute sécurité pour l'usage auquel il est destiné.	Les véhicules qui ne sont pas conçus ou fabriqués pour le marché européen ne peuvent pas être admis à la circulation en Suisse sans autres conditions. Comme tous les autres véhicules, ils doivent pleinement respecter les prescriptions suisses. Seuls les véhicules déclarés comme effets de déménagement peuvent bénéficier d'allègements.

48. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 30c « Contrôle de véhicules neufs : examen technique de composants ou de modifications » P-OETV ?

Art. 30c Contrôle de véhicules neufs : examen technique de composants ou de modifications

S'agissant de véhicules pour lesquels il existe seulement une partie des documents visés à l'art. 30a, al. 1, let. d, ch. 1 à 4, ou de véhicules modifiés, les composants ou les modifications non contrôlés doivent faire l'objet d'un examen technique approfondi.

Approbation :

UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse		
Rejet général : economiesuisse, VFAS		
	Adaptations / contre-proposition	Justification
economiesuisse, VFAS	Réduction de la bureaucratie en raison de l'abandon de l'obligation de preuve : S'agissant de véhicules pour lesquels il existe seulement une partie des documents visés à l'art. 30a, al. 1, let. d, ch. 1 à 4, ou de véhicules modifiés, les composants ou les modifications non contrôlés ne doivent pas faire l'objet d'un examen technique approfondi.	Actuellement, les allègements nationaux, tels que prévus aux art. 44 et 45 du règlement UE 2018/858, ne sont applicables qu'à titre exceptionnel. L'application d'allègements nationaux permet d'éviter des développements défavorables pour la concurrence. Dans un premier temps, elle contribue à lever les obstacles techniques au commerce dans le cadre d'une procédure d'admission : Ces procédures inutiles engendrent généralement des coûts de plusieurs centaines de francs et durent plusieurs semaines. Une réglementation simplifiée, comme celle appliquée en Allemagne, intensifierait la concurrence. Le Conseil fédéral pourrait ainsi envoyer un signal fort contre le renchérissement et l'îlot de cherté suisse.

49. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous les modifications de l'art. 31, al. 1, phrase introductive et let. b à e, P-OETV ?

Art. 31, al. 1, phrase introductive et let. b à e

¹ Pour prouver que des véhicules qui ne sont pas neufs (art. 29, al. 5) respectent les prescriptions sur la construction et l'équipement, un contrôle de fonctionnement est effectué :

- b. s'il existe un certificat de conformité européen sur support papier ;
- c. s'il existe un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC¹⁹ ;
- d. s'il existe une déclaration de conformité au sens du règlement CEE-ONU n° 0 et si toutes les autres réceptions nécessaires à titre complémentaire conformément à l'acte juridique correspondant relatif à la réception générale UE sont fournies, ou
- e. si les détenteurs bénéficient de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires.

Approbation :

economiesuisse, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

50. Révision partielle de l'OETV : Acceptez-vous que le contrôle garage au sens de l'art. 32, al. 1, P-OETV soit limité aux véhicules neufs ?

Art. 32, al. 1

¹ Pour les véhicules neufs bénéficiant d'une réception par type, d'une fiche de données, d'un certificat de conformité européen sur support papier ou d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC²⁰, 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.

Approbation : A / Oui

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, usam, asa, UPSA, Technique agricole suisse SA, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

BE	Nous partons du principe que le choix « A » équivaut à un OUI.
LU	Le terme « neuf » devrait être uniformisé entre l'OETV et l'ordonnance sur le CO ₂ .

¹⁹ RS 741.51

²⁰ RS 741.51

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Oui, est déjà mis en œuvre avec la directive no 13 de l'asa. De plus, il conviendrait également de pouvoir déléguer le contrôle d'identification. (Nous partons du principe que le choix « A » équivaut à un OUI).	
usam	L'usam accepte les restrictions concernant le contrôle garage.	
Rejet général : B / Non economiesuisse, auto-suisse, Commerce Suisse, VFAS		
	Adaptations / contre-proposition	Justification
economiesuisse, VFAS	Allègement pour les cantons grâce à l'extension du contrôle garage pour les véhicules d'occasion : ¹ Pour les véhicules neufs bénéficiant d'une réception par type, d'une fiche de données, d'un certificat de conformité européen sur support papier ou d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC, 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.	Déléguer le contrôle garage aux garagistes, y compris pour les véhicules d'occasion, permettrait de réduire la charge des cantons et d'accélérer les démarches pour les importateurs. Cela pourrait diminuer d'environ 6'000 le nombre de rendez-vous de présentation de véhicules pour les cantons. Les frais ainsi évités bénéficieraient aux consommateurs.
auto-suisse, Commerce Suisse	¹ Pour les véhicules neufs bénéficiant d'une réception par type, d'une fiche de données, d'un certificat de conformité européen sur support papier, 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. Pour les véhicules dans leur état d'origine, tels qu'ils ont quitté l'usine, et disposant d'un jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels au sens de l'art. 72b, al. 1 ou 3, OAC, il n'est pas nécessaire de déléguer le contrôle de fonctionnement.	Les véhicules dans leur état d'origine, tels qu'ils ont quitté l'usine, et munis d'un eCOC, doivent pouvoir être immatriculés de manière purement administrative, y compris par des entreprises non habilitées à effectuer un contrôle garage. Le rapport d'expertise, soit le formulaire 13.20a, est suffisant à cet effet.

51 Acceptez-vous le principe d'une modification de l'ordonnance sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation (OSIAC) ?

Approbation :

UR, JU, economiesuisse, VFAS, HESB, Kyburz Switzerland SA, GE

economiesuisse VFAS	Il convient d'accélérer la numérisation au sein de l'OFDF. L'office devrait disposer d'un accès à la base de données EUCARIS. Ces données doivent ensuite pouvoir être utilisées lors du processus d'admission. Les opportunités supplémentaires apportées par la numérisation devraient être exploitées. Une interface avec « Stadi » devrait être mise en place sans délai. Les bases juridiques (éventuellement) nécessaires doivent être intégrées dans le cadre des modifications d'ordonnances en cours.
------------------------	--

52. Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous que l'OFROU continue à établir une liste publique qui contient, pour chaque véhicule disposant d'un jeu de données électronique concernant un véhicule individuel au sens de l'art. 72b, al. 1 et 3, P-OAC, une fiche de données électronique consultable via le numéro de matricule et contenant les données du véhicule et une partie des données personnelles des importateurs et des constructeurs ?

Approbation :

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

LU	Nous nous félicitons de la proposition d'une solution électronique uniforme.
SO	... et une partie des données personnelles des importateurs et des constructeurs ? Dans quel but et quelles données personnelles concrètes ?

GE	
usam	L'usam est favorable à la mise en place d'un registre public de tous les véhicules tenu par l'OFROU, en demandant que les données des sociétés importatrices y soient aussi mentionnées, afin que le client final soit à même d'identifier par quelle entreprise son véhicule a été importé en Suisse.
auto-suisse Commerce Suisse	Note 1 : Il y a régulièrement des divergences entre les SAN et les importateurs, notamment parce que les services des automobiles ne disposent pas toujours dans leurs systèmes de toutes les informations nécessaires à l'immatriculation. Par exemple, la puissance sur 30 minutes d'un véhicule électrique, qui est déterminante pour la taxation dans certains cantons, n'est pas systématiquement indiquée. Or cette information est disponible dans le portail des fiches de données électroniques consultables via le numéro de matricule. Dans ce cas, le canton exige que l'importateur retransmette les données à l'OFROU. Ce n'est pas à l'importateur de résoudre ce problème, mais à l'OFROU en collaboration avec le canton concerné. Il convient de veiller à ce que le véhicule en question puisse être admis à la circulation sans délai. Un refus de mise en circulation d'un véhicule dû à une erreur indépendante de la volonté de l'importateur est inacceptable. Note 2 : La fiche de données électroniques doit contenir les données de tous les importateurs et constructeurs. Le client final doit être en mesure de savoir par quelle entreprise son véhicule a été importé en Suisse. La communication des données de l'importateur et du constructeur ne doit pas être volontaire.

53. Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications du préambule P-OSIAC ?

Préambule

vu les art. 89g, al. 2, 89h et 106, al. 1, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)²¹, vu les art. 8, al. 3, et 33 de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD)²², vu les art. 57r et 57s de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA)²³

Approbation :

SO, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

54. Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 4, phrase introductive, P-OSIAC ?

Art. 4, phrase introductive

Le sous-système SIAC-Véhicules contient les données ci-après relatives aux véhicules immatriculés par les autorités suisses ou à ceux qu'il est prévu d'immatriculer :

Approbation :

SO, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

55. Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 5, titre et al. 1^{bis}, P-OSIAC ?

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

Compétence en matière de saisie et de transmission des données

^{1bis} L'OFROU saisit dans le SIAC les données relevant de son domaine de compétence visées à l'art. 4 et toute modification de ces données. Il peut déclencher la transmission de ces données au SIAC.

Approbation :

SO, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

²¹ RS 741.01

²² RS 235.1

²³ RS 172 010

56. Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 17, al. 4, P-OSIAC ?		
<i>Art. 17, al. 4</i> ⁴ L'OFROU tient une liste publique des données techniques contenues dans le SIAC-Véhicules. Les coordonnées des importateurs et des titulaires de réceptions par type peuvent également être publiées dans la liste, pour autant que ceux-ci y consentent.		
Approbation : SO, Technique agricole suisse SA, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse		
Rejet général : UPSA, auto-suisse, Commerce Suisse		
	Adaptations / contre-proposition	Justification
UPSA	⁴ L'OFROU tient une liste publique des données techniques contenues dans le SIAC-Véhicules. Les coordonnées des importateurs et des titulaires de réceptions par type peuvent également être publiées dans la liste, pour autant que ceux-ci y consentent.	Les acheteurs d'un véhicule doivent être informés du canal par lequel leur voiture a été importée en Suisse. Par ailleurs, les fiches de données électroniques indiquant les combinaisons roues/pneus homologuées par l'asa ne doivent pas être accessibles uniquement aux services des automobiles. Celles-ci doivent être visibles pour l'ensemble des acteurs du marché via le portail des fiches de données électroniques. Cette transparence est essentielle, notamment pour la préparation des véhicules en vue des contrôles périodiques.
auto-suisse, Commerce Suisse	⁴ L'OFROU tient une liste publique des données techniques contenues dans le SIAC-Véhicules. Les coordonnées des importateurs et des titulaires de réceptions par type doivent être publiées dans la liste.	Les acheteurs d'un véhicule doivent être informés du canal par lequel leur voiture a été importée en Suisse. Par ailleurs, les fiches de données électroniques indiquant les combinaisons roues/pneus homologuées par l'asa ne doivent pas être accessibles uniquement aux services des automobiles. Celles-ci doivent être visibles pour l'ensemble des acteurs du marché via le portail des fiches de données électroniques. Cette transparence est essentielle, notamment pour la préparation des véhicules en vue des contrôles périodiques.

57. Révision partielle de l'OSIAC : Acceptez-vous les modifications de l'art. 19, al. 3, P-OSIAC ?
<i>Art. 19, al. 3</i> ³ L'OFROU peut se procurer les données nécessaires à l'immatriculation de véhicules auprès d'autorités étrangères, y compris par voie électronique.
Approbation : SO, UPSA, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse

58. Mise en œuvre de la motion Darbellay : Acceptez-vous la mise en œuvre prévue de la motion Darbellay, en ce sens que seuls les véhicules neufs et complets puissent faire l'objet d'une immatriculation administrative conformément à l'art. 30, al. 1 et 2, P-OETV ?
Approbation : ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, usam, asa, auto-suisse, Technique agricole suisse SA, Commerce Suisse, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Réponse à la question 3 de la révision partielle de l'OETV à prendre en considération : L'art. 30 P-OETV (contrôle administratif) mentionne désormais explicitement les voitures de tourisme. Les explications indiquent que les voitures de livraison ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle administratif en raison de l'obligation de remplir la rubrique 243. Cette exigence a été modifiée le 27 août 2024 lors de la séance de la commission technique de l'asa, de sorte que les voitures de livraison n'y sont plus soumises. Nous proposons donc que le contrôle administratif soit aussi applicable aux voitures de livraison neuves et complètes. L'art. 30, al. 1, let. e doit être complété comme suit : ... complètes, ainsi que pour les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, la preuve... La raison évoquée dans les explications devient obsolète du fait de la suppression de l'obligation de renseigner la rubrique 243. Des modifications pourraient encore être apportées à l'art. 30a-c P-OETV. De plus, il convient d'éviter toute inégalité de traitement entre les véhicules disposant d'un CoC sur support papier et ceux munis d'un eCoC. (Voir art. 30a, al. 1, let. a et b, P-OETV).
SZ	Réponse à la question 3 de la révision partielle de l'OETV à prendre en considération : Les services des automobiles sont convenus que la rubrique 243 (charge admise par essieu) ne doit plus être renseignée pour les voitures de livraison. Nous sommes donc d'avis que les voitures de livraison (N1) et les minibus (M2) neufs et complets sans modification/adjonction devraient aussi pouvoir être immatriculés de manière purement administrative.
FR, TI	
VD	
economiesuisse VFAS	Était initialement prévu autrement. Mais compréhensible grâce aux explications.
usam	L'usam considère que la motion Darbellay est mise en œuvre de manière satisfaisante, elle demande toutefois que le processus d'admission soit encore simplifié, et que les véhicules avec un eCoC mentionnant des variantes d'attelages soient admis à la circulation pour voie purement administrative.
auto-suisse Commerce Suisse	Note 1 : Le processus d'admission doit être encore simplifié. Les entrées figurant dans le formulaire 13.20 et dans le permis de circulation doivent être réexaminées et, dans la mesure du possible, supprimées. Exemple : la mention des garanties d'essieux sur le formulaire 13.20 et le permis de circulation doivent être éliminées du fait que tous les véhicules disposent d'un insigne de châssis sur lequel ces valeurs sont indiquées. Note 2 : Les véhicules dont l'eCoC contient les indications relatives au poids remorquable et à la charge du timon, et pour lesquels des variantes d'attelages sont également mentionnées, devraient pouvoir être admis à la circulation par voie purement administrative. (Dans ces cas, les entreprises autorisées à effectuer le contrôle garage ne devrait pas avoir à remplir la fiche complémentaire).
BPA	La numérisation permet indubitablement de gagner du temps, mais il est difficile de savoir si les capacités ainsi libérées seront effectivement utilisées pour accélérer le traitement des contrôles subséquents des véhicules. Le BPA estime qu'il n'est pas possible de tirer de conclusions directes sur la sécurité routière.
Rejet général :	
BE	
BE	Intégrer les modifications question 3 : L'art. 30 P-OETV (contrôle administratif) mentionne désormais explicitement les voitures de tourisme. Les explications indiquent que les voitures de livraison ne peuvent pas faire l'objet d'un contrôle administratif en raison de l'obligation de remplir la rubrique 243. Cette exigence a été modifiée le 27 août 2024 lors de la séance de la commission technique de l'asa, de sorte que les voitures de livraison n'y sont plus soumises. Nous proposons que les voitures de livraison neuves et complètes puissent bénéficier du contrôle administratif. Art. 30, al. 1 à compléter avec <u>...complètes, ainsi que pour les voitures de livraison au sens de l'art. 11, al. 2, let. e, la preuve...</u> La raison évoquée dans les explications devient obsolète du fait de la suppression de l'obligation de renseigner la rubrique 243. Des modifications pourraient encore être apportées à l'art. 30a-c.

59. Mise en œuvre de la motion Reimann : Acceptez-vous la mise en œuvre de la motion Reimann, soit l'abandon de l'apposition du timbre de contrôle sur le rapport d'expertise 13.20A ?	
Approbation : ZH, LU, UR, SZ; OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, asa, Technique agricole suisse SA, VFAS, HESB, Association Agro-Entrepreneurs Suisse, Kyburz Switzerland SA	
economiesuisse VFAS	Accueil favorable. Était initialement prévu autrement. Mais compréhensible grâce aux explications.
Rejet général : usam, auto-suisse, Commerce Suisse	
usam	L'usam considère que la motion Reimann n'est pas pleinement mise en œuvre et demande son application complète, y compris la suppression des taxes correspondantes.
auto-suisse Commerce Suisse	Remarque : 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), doit être pleinement mise en œuvre. Il convient non seulement de renoncer à l'apposition du timbre de contrôle sur le formulaire 13.20, mais aussi à la perception d'un émolument additionnel. Les frais supplémentaires doivent être supportés par l'OFROU au titre de prestation d'un service. L'OFROU est responsable, conjointement avec les cantons, de l'admission des véhicules. La perception d'un émolument basé sur un produit de l'OFROU (réception par type établie par l'OFROU, fiche technique ou jeu de données électroniques concernant des véhicules individuels) doit être supprimée.

5 Autres remarques de la VFAS concernant l'OETV

En ce qui concerne l'art. 102a, al. 2, OETV, le VFAS estime qu'il ne doit pas y avoir d'obligation d'enregistrer les données d'évènement, conformément au droit européen, pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers directement importés.		
<i>Art. 102a²⁴ Système d'enregistrement des données d'évènement conforme au droit de l'UE</i>		
<i>² Les véhicules de constructeurs dont la production de véhicules des catégories M1 et N1 n'excède pas 1500 unités par an au total ne sont pas soumis à l'obligation d'équipement.</i>		
	Modification / contre-proposition	Justification
VFAS	Il convient de modifier l'art. 102a, al. 2 comme suit : « Les véhicules de constructeurs dont la production de véhicules des catégories M1 et N1 n'excède pas 1500 unités par an au total, <u>ainsi que les véhicules destinés à un usage personnel directement importés en Suisse...</u>	Il convient de refuser l'introduction de l'enregistrement des données d'évènement, conformément au droit européen, pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires légers directement importés. Ni le peuple, ni le Parlement ne se sont prononcés sur cet article pertinent en matière de protection des données, il convient donc de renoncer à son introduction. De nombreux systèmes d'assistance requis (par ex. protection contre les cyberattaques et les logiciels non autorisés, les dispositifs d'aide au recul, de freinage d'urgence, de détection d'angle mort, de prévention des collisions frontales ou de maintien de voie) sont déjà présents dans des véhicules non réceptionnés par l'UE. Ces systèmes ayant toutefois été testés selon d'autres normes, ils ne satisfont pas aux exigences du règlement (UE) 2019/2144 pour des raisons purement formelles. On se souvient des normes de sécurité américaines d'avant-garde, comme l'obligation d'un troisième feu stop (lequel devait alors être désactivé en Suisse) ou de la caméra de recul, qui a été intégrée bien plus tard dans le droit européen. De même, à la fin des années 1980, les véhicules américains étaient livrés avec des catalyseurs, qui devaient être retirés pour leur immatriculation en Suisse. C'est pourquoi, il est recommandé de se référer aux règlements des Nations Unies. Ces normes sont plus générales et tiennent compte des nouveaux développements observés dans les différents pays. L'adoption d'une réglementation spécifique, comme le règlement

²⁴ Introduit par le ch. I de l'ordonnance du 21 août 2002 (RO 2002 3218). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ordonnance du 22 décembre 2023, en vigueur depuis le 1er avril 2024 (RO 2024 30).

		UE dans ce cas, reviendrait à exclure d'emblée les innovations et standards les plus récents d'États non-membres de l'UE. • L'accès au marché ne doit pas être entravé. Un renvoi vers le règlement (UE) 2019/2144 entraînerait une entrave technique au commerce et entraverait l'accès au marché de véhicules sans réception générale européenne. Cela affecterait inutilement la concurrence : l'offre de voitures en serait réduite. La liberté de choix des consommateurs serait restreinte et la diversité du marché serait affaiblie. • La LETC n'est pas suffisamment prise en considération. La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC) exige que les prescriptions techniques des principaux (généralement : la majorité) partenaires commerciaux de la Suisse soient harmonisées. La modification de la loi proposée entre en contradiction directe avec les principes de base de la LETC. Une telle réglementation n'est pas conforme à l'objectif de réduction des entraves techniques au commerce. • les véhicules concernés ne présentent aucune anomalie dans la statistique des accidents. Les véhicules non réceptionnés par l'UE ne représentent que 0,9 % des nouvelles immatriculations en Suisse et au Liechtenstein. Les statistiques des accidents ne montrent aucune anomalie concernant les véhicules en question. Une réglementation aussi stricte est disproportionnée. • L'OFROU reconnaît les normes élevées en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules en provenance de pays tiers. Comme le mentionne le rapport explicatif de cette consultation (point 1.19, p. 24), l'OFROU reconnaît des normes élevées en matière de sécurité des véhicules non réceptionnés par l'UE. • Protection de la confiance des acteurs du marché et des consommateurs établie de longue date. La liberté de choix des consommateurs serait fortement limitée par la mise en œuvre de la proposition. La pratique juridique actuelle, basée sur les instructions du 27 février 2014 sur la dispense de la réception par type et la décision du 20 décembre 2012 concernant les exigences en matière de protection des piétons, doit être maintenue pour les acteurs du marché qui importent directement en Suisse des véhicules destinés à un usage personnel. • Impacts économiques. Environ 100 PME et leurs emplois seraient directement touchés par les durcissements exigés. La disparition des activités d'après-vente entraînerait des pertes pour les fournisseurs, les assurances, les prestataires de garanties, les organismes de contrôle et d'autres services. Le non-recouvrement des droits de douane, de la TVA et des taxes CO2 représenterait un manque à gagner pour la Confédération. En raison du manque de concurrence intramarché, une hausse des prix des véhicules est à prévoir. Au total, les impacts économiques directs dépasseraient plusieurs centaines de millions de francs, sans compter les impacts indirects. • Gel des admissions des voitures vertes. La modification proposée reviendrait à interdire l'admission de certains véhicules électriques/marques (par ex. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric, etc.) qui enregistrent un nombre élevé d'immatriculations dans leur pays d'origine.
--	--	--

En ce qui concerne l'art. 104a, al. 3, OETV : Acceptation des allègements nationaux (expertises/fiches) établis par les organes d'expertise accrédités dans l'UE.		
Art. 104a ²⁵ <i>Partie frontale et systèmes de protection frontale</i> ³ Les systèmes de protection frontale des véhicules des catégories M1 et N1 doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144. ²⁶		
	Modification / contre-proposition	Justification
VFAS	Il convient de modifier l'art. 104a, al. 3 comme suit : « ...doivent être conformes au règlement (UE) 2019/2144, <u>des allègements nationaux par des organes de contrôle accrédités dans l'UE sont applicables.</u> »	Le droit en vigueur en Suisse exige le plein respect des dispositions relatives à la protection des piétons (règlements (UE) 78/2009 et (UE) 2019/2144). Actuellement, les allègements nationaux, prévus dans la fiche technique VdTÜV 744 « Prüfung von äusseren Fahrzeugteilen an Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1 » (Contrôle des éléments extérieurs des véhicules des catégories M1 et N1), ne sont pas applicables en Suisse. Si le fournisseur / le fabricant ne peut fournir la preuve requise, celle-ci peut être établie par un organisme de contrôle reconnu par l'Office fédéral des routes (OFROU). L'application d'allègements nationaux par des organes de contrôle accrédités dans l'UE permet d'éviter des développements défavorables pour la concurrence. Dans un premier temps, elle contribue à lever les obstacles techniques au commerce dans le cadre d'une procédure d'admission : Ces procédures inutiles engendrent généralement des coûts de plusieurs centaines de francs et durent plusieurs semaines. Une réglementation simplifiée, comme celle appliquée en Allemagne, intensifierait la concurrence. Le Conseil fédéral pourrait ainsi envoyer un signal fort contre le renchérissement et l'îlot de cherté suisse.

En ce qui concerne l'art. 222s, al. 4 à 10, OETV : Extension des dispositions transitoires applicables aux véhicules importés directement en Suisse	
Art. 222s ²⁷ <i>Dispositions transitoires relatives à la modification du 22 décembre 2023</i> ⁴ Les véhicules des catégories M1 et N1 ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1er janvier 2027 ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un système d'enregistrement des données d'évènement au sens de l'art. 102a, al. 1. ⁵ Les véhicules des catégories M1 et N1 ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1er janvier 2027 ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un système d'aide au freinage d'urgence, d'un système d'urgence de maintien de la trajectoire, d'un système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, d'un système d'alerte de distraction du conducteur, d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques ou d'un système de détection en marche arrière au sens de l'art. 103, al. 5. ⁶ Les véhicules des catégories M1 et N1 ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1er janvier 2027 ne doivent pas obligatoirement satisfaire à l'exigence relative à la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées visée à l'art. 103, al. 5. ⁷ L'exigence relative à la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées visée à l'art. 103, al. 7, ne s'applique pas aux véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 7 juillet 2029. ⁸ En ce qui concerne l'art. 104a, al. 2, relatif à la protection des piétons, les véhicules de la catégorie M1 et les véhicules de la catégorie N1 dérivés de ceux-ci qui ne bénéficient pas d'une réception générale UE, ont un poids total n'excédant pas 2,50 t, et sont importés ou construits en Suisse avant le 1er janvier 2027 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit.	

²⁵ Introduite par le ch. I de l'ordonnance du 28 mars 2007, en vigueur depuis le 1er juillet. 2007 (RO 2007 2109).

²⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ordonnance du 22 décembre 2023, en vigueur depuis le 1er avril 2024 (RO 2024 30).

²⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'ordonnance du 22 décembre 2023, en vigueur depuis le 1er avril 2024 (RO 2024 30).

⁹ Les véhicules des catégories M1 et N1 ne bénéficiant pas d'une réception générale UE, importés pour un usage personnel (art. 4, al. 1, ORT²⁸) avant le 1^{er} janvier 2027 et disposant d'une preuve du respect de prescriptions californiennes sur les gaz d'échappement au moins équivalentes à celles visées à l'annexe 5, ch. 211, peuvent être immatriculés sans contrôle supplémentaire des émissions effectives dans la circulation routière.

¹⁰ Les véhicules importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} avril 2027 sont soumis aux dispositions antérieures de l'annexe 9, ch. 312, concernant la largeur du couloir dans les autocars.

	Modification / contre-proposition	Justification
VFAS	Il convient de modifier le texte de l'art. 222s, al. 4 – 10 comme suit : « ⁴ Les véhicules des catégories M1 et N1 ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2027 2031 ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un système d'enregistrement des données d'événement au sens de l'art. 102a, al. 1. ⁵ Les véhicules des catégories M1 et N1 ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2027 2031 ne doivent pas obligatoirement être équipés d'un système d'aide au freinage d'urgence, d'un système d'urgence de maintien de la trajectoire, d'un système d'alerte de somnolence et de perte d'attention du conducteur, d'un système d'alerte de distraction du conducteur, d'un système de surveillance de la pression des pneumatiques ou d'un système de détection en marche arrière au sens de l'art. 103, al. 5. ⁶ Les véhicules des catégories M1 et N1 ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 2027 2031 ne doivent pas obligatoirement satisfaire à l'exigence relative à la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées visée à l'art. 103, al. 5, et le justificatif relatif à la protection des cyber-attaques ne doit pas obligatoirement être rempli. ⁷ L'exigence relative à la protection contre les mises à jour logicielles non autorisées visée à l'art. 103, al. 7, ne s'applique pas aux véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE et importés ou construits en Suisse avant le 7 juillet 2029 2031. ⁸ En ce qui concerne l'art. 104a, al. 2 relatif à la protection des piétons, les véhicules de la catégorie M1 et les véhicules de la catégorie N1 dérivés de ceux-ci qui ne bénéficient pas d'une réception générale UE, ont un poids total n'excédant pas 2,50 t, et sont importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} janvier 20272031 peuvent être immatriculés pour la première fois selon l'ancien droit. ⁹ Les véhicules des catégories M1 et N1 ne bénéficiant pas d'une réception générale UE, importés pour un usage personnel (art. 4, al. 1, ORT) avant le 1^{er} janvier 20272031 et disposant d'une preuve du respect de prescriptions californiennes sur les gaz d'échappement au moins	Comme le souligne l'OFROU dans son rapport explicatif, les véhicules en provenance de marchés tiers (en particulier des États-Unis ou du Japon) présentent des standards élevés en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Les systèmes de sécurité et d'assistance désormais exigés par l'UE et la Suisse ne sont toutefois pas toujours équivalents et ne peuvent souvent pas être installés ultérieurement. Sans réglementation adaptée, ces véhicules ne pourront plus être immatriculés en Suisse. La modification de l'art. 220, al. 4 à 10 confère à l'OFROU la compétence d'exempter les véhicules importés directement en Suisse et destinés à un usage personnel de certaines dispositions de la 3^e partie. L'usage personnel est attesté par l'admission au nom de l'importateur, sans restriction de revente. • La LETC n'est pas suffisamment prise en compte. La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC) exige que les prescriptions techniques des principaux (généralement : la majorité) partenaires commerciaux de la Suisse soient harmonisées. La modification de la loi proposée entre en contradiction directe avec les principes de base de la LETC. Une telle réglementation n'est pas conforme à l'objectif de réduction des entraves techniques au commerce. • L'OFROU reconnaît les normes élevées en matière de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules en provenance de pays tiers. Comme le mentionne le rapport explicatif de cette consultation, l'OFROU reconnaît des normes élevées en matière de sécurité des véhicules non réceptionnés par l'UE. • Protection de la confiance des acteurs du marché et des consommateurs établie de longue date. La liberté de choix des consommateurs serait fortement limitée par la mise en œuvre de la proposition. La pratique juridique actuelle, basée sur les instructions du 27 février 2014 sur la dispense de la réception par type et la décision du 20 décembre 2012 concernant les exigences en matière de protection des piétons, doit être maintenue pour les acteurs du marché qui importent directement en Suisse des véhicules destinés à un usage personnel.

	équivalentes à celles visées à l'annexe 5, ch. 211 peuvent être immatriculés sans contrôle supplémentaire des émissions effectives dans la circulation routière. ¹⁰ Les véhicules importés ou construits en Suisse avant le 1^{er} avril 20272031 sont soumis aux dispositions antérieures de l'annexe 9, ch. 312, concernant la largeur du couloir dans les autocars.	• Impacts économiques. Environ 100 PME et leurs emplois seraient directement touchés par les durcissements exigés. La disparition des activités d'après-vente entraînerait des pertes pour les fournisseurs, les assurances, les prestataires de garanties, les organismes de contrôle et d'autres services. Le non-recouvrement des droits de douane, de la TVA et des taxes CO2 représenterait un manque à gagner pour la Confédération. En raison du manque de concurrence intramarque, une hausse des prix des véhicules est à prévoir. Au total, les impacts économiques directs dépasseraient plusieurs centaines de millions de francs, sans compter les impacts indirects. • Gel des admissions des voitures vertes. La modification proposée reviendrait à interdire l'admission de certains véhicules électriques/marques (par ex. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric, etc.) qui enregistrent un nombre élevé d'immatriculations dans leur pays d'origine.
--	--	--

6 Annexe : Liste des participants et de leur abréviation

Abréviation	Signification du code
Cantons	
ZH	Canton de Zurich
BE	Canton de Berne
LU	Canton de Lucerne
UR	Canton d'Uri
SZ	Canton de Schwyz
OW	Canton d'Obwald
NW	Canton de Nidwald
GL	Canton de Glaris
ZG	Canton de Zoug
FR	Canton de Fribourg
SO	Canton de Soleure
BS	Canton de Bâle-Ville
BL	Canton de Bâle-Campagne
SH	Canton de Schaffhouse
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
SG	Canton de Saint-Gall
GR	Canton des Grisons
AG	Canton d'Argovie
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
VD	Canton de Vaud
VS	Canton du Valais
GE	Canton de Genève
JU	Canton du Jura
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
PS	Parti socialiste suisse
UDC	Union démocratique du centre
Associations faitières de l'économie opérant au niveau national	
	economiesuisse
usam	Union suisse des arts et métiers
	Association Agro-Entrepreneurs Suisse
Organisations intercantionales	
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de Suisse et de la Principauté du Liechtenstein
asa	Association des services des automobiles
CSSP	Coordination suisse des sapeurs-pompiers
CCPCS	Conférence des commandantes et des commandants des polices cantonales de Suisse
FSSP	Fédération suisse des sapeurs-pompiers
Associations des transports et de la mobilité œuvrant au niveau national	
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
	auto-suisse
BPA	Bureau suisse de prévention des accidents
	Technique agricole suisse
SAA	Swiss Automotive Aftermarket

Abréviation	Signification du code
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant carrosserie suisse
Autres associations nationales	
	ECO Swiss
ISP	Institut suisse de police
Assurances	
BNA/FNG	Bureau national suisse d'assurance
FNG	Fonds national suisse de garantie
Suva	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
ASA	Association suisse d'assurances
Recherche et enseignement	
HESB	Haute école spécialisée bernoise
Autres	
	KYBURZ Switzerland AG