



Berne, le 19 décembre 2025

Révision partielle de cinq ordonnances relevant du droit de la circulation routière aux fins de la mise en œuvre des motions 16.3066 et 17.3924 Nantermod et 16.3068 Derder en matière de transport professionnel de personnes

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



Condensé

Le présent projet vise à assouplir certaines prescriptions s'appliquant aux conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes, en application de trois motions transmises par le Parlement et demandant de réduire les contraintes pesant sur le secteur. Il prévoit en outre la possibilité de déroger à l'obligation d'installer un tachygraphe si la durée du travail et du repos est enregistrée au moyen d'une application électronique certifiée.

Contexte et contenu du projet

Trois motions parlementaires demandent de modifier la législation régissant le transport professionnel de personnes.

Avec l'acceptation de la **motion 16.3066 Nantermod « Taxi, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale »**, le Parlement a prié le Conseil fédéral de lever, pour les conducteurs professionnels de voitures de tourisme, la réglementation spéciale relative à la durée du travail et du repos ainsi que l'obligation d'équiper le véhicule d'un tachygraphe (appareil de contrôle). Ces conducteurs devraient être soumis, en lieu et place, aux règles ordinaires des législations sur la circulation routière et sur le travail.

Avec la **motion 16.3068 Derder « Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres »**, le Parlement charge le Conseil fédéral d'adapter la législation fédérale aux nouvelles offres en matière de transports, notamment le développement de voitures de transport avec chauffeur (VTC) et de plateformes numériques.

La mise en œuvre de la **motion 17.3924 Nantermod « Permis de conduire. Mêmes véhicules, mêmes routes, même permis »** interviendra dans le cadre de celle des deux motions ci-dessus. La motion 17.3924 demande que le transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles (permis de conduire de la catégorie B) soit autorisé sans examen complémentaire, autrement dit que l'obligation d'obtenir une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel soit supprimée.

Pour mettre en œuvre les deux motions de 2016, on avait envisagé dans un premier temps de modifier l'art. 56 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), de manière à pouvoir ensuite abroger l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2 ; RS 822.222). L'Office fédéral des routes (OFROU) avait donc soumis cette proposition aux autorités d'exécution, groupements d'intérêts et associations concernés lors de deux ateliers organisés en 2019. Les participants s'étaient alors majoritairement prononcés contre l'abrogation des prescriptions spéciales régissant la durée du travail, de la conduite et du repos, et de l'obligation d'installer un tachygraphe en découlant. Ils craignaient que cela ne porte atteinte à la sécurité routière et ne détériore les conditions de travail dans le secteur des taxis.

Après que d'autres options de mise en œuvre ont été examinées, la proposition consiste aujourd'hui à supprimer l'obligation de disposer d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel et, partant, les examens théorique et pratique complémentaires en vue de l'obtention de cette dernière. Il s'agit également de supprimer les exigences médicales minimales plus sévères et les contrôles réguliers relevant de la médecine du trafic prescrits pour les conducteurs transportant des personnes à titre professionnel. Les prescriptions régissant la durée du travail et du repos seront en revanche maintenues, mais avec la possibilité de ne pas avoir à installer de tachygraphe si cette durée est enregistrée au moyen d'une application électronique certifiée.

Les contraintes pesant sur le secteur pourront ainsi être réduites sans pour autant compromettre la sécurité routière. De plus, les besoins des nouveaux prestataires de services de transport et les possibilités offertes par la numérisation seront pris en considération.

Table des matières

1	Contexte et présentation du projet.....	4
1.1	Contexte.....	4
1.2	Réglementation proposée.....	6
1.3	Autres solutions étudiées.....	7
1.3.1	Déréglementation : limitation du champ d'application de l'OTR 2.....	7
1.3.2	Nouvelle réglementation : autorégulation contrôlée.....	8
1.3.3	Simplification de la réglementation.....	9
1.3.4	Réglementation proposée, complétée par l'obligation d'équiper les véhicules d'un enregistreur de données.....	10
1.4	Classement d'interventions parlementaires.....	10
2	Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	10
3	Commentaire des dispositions et annexes	11
3.1	Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2).....	11
3.2	Annexe 1 de l'OTR 2.....	14
3.3	Annexe 2 de l'OTR 2.....	14
3.4	Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC).....	15
3.5	Ordonnance sur l'admission des moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession (OMCo).....	18
3.6	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV).....	19
3.7	Ordonnance portant mise en vigueur partielle de la modification du 17 mars 2023 de la loi fédérale sur la circulation routière.....	19
4	Conséquences.....	19
4.1	Conséquences pour la Confédération.....	19
4.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.....	19
4.3	Conséquences économiques.....	20
4.4	Conséquences pour la sécurité routière.....	20
4.5	Conséquences sociales et environnementales.....	20
5	Aspects juridiques	20
5.1	Constitutionnalité.....	20
5.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse.....	21
5.3	Forme de l'acte à adopter.....	21

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

Selon le droit en vigueur, il incombe au Conseil fédéral de régler la durée du travail et de la présence des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, et de veiller à ce que l'observation des prescriptions correspondantes fasse l'objet d'un contrôle efficace (art. 56 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [LCR]¹). Le Conseil fédéral a rempli cette obligation en édictant l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs [OTR 1])² et l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)³. Ces prescriptions visent, d'une part, à assurer la protection des travailleurs et, d'autre part, à renforcer la sécurité routière, dans la mesure où les exigences en matière de durée maximale de conduite, de durée minimale de repos, de temps maximal de travail et de pauses contribuent à prévenir le surmenage des conducteurs.

Conformément à l'art. 25 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)⁴, il est en principe nécessaire de disposer d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel (autorisation TPP) pour transporter professionnellement des personnes avec des véhicules nécessitant un permis de conduire des catégories B ou C, des sous-catégories B1 ou C1, ou de la catégorie spéciale F. L'obtention de l'autorisation TPP pour la catégorie B, la sous-catégorie B1 et la catégorie spéciale F présuppose la réussite d'un examen théorique et d'un examen pratique complémentaires ainsi que la preuve d'une pratique irréprochable de la conduite pendant un an. Les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1 doivent uniquement justifier d'une pratique irréprochable de la conduite pendant un an.

Les titulaires d'une autorisation TPP pour la catégorie B, la sous-catégorie B1 et la catégorie spéciale F doivent satisfaire à des exigences médicales minimales plus sévères que les conducteurs qui n'utilisent pas les véhicules correspondants pour des transports professionnels de personnes (art. 7 en relation avec l'annexe 1 OAC). Pour les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1, le respect des exigences médicales minimales plus sévères aura déjà été vérifié dans le cadre de la procédure d'octroi du permis de conduire. Tous les titulaires d'une autorisation TPP ont en outre l'obligation de se soumettre régulièrement à des contrôles relevant de la médecine du trafic (art. 27, al. 1, let. a, OAC).

Les conducteurs qui transportent des personnes à titre professionnel doivent non seulement faire inscrire cette affectation du véhicule dans le permis de circulation conformément à l'art. 80, al. 2, OAC, mais aussi équiper le véhicule d'un tachygraphe conformément à l'art. 100, al. 1, let. b, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)⁵.

L'arrivée sur le marché du service d'intermédiation de transport de personnes Uber et d'autres offres similaires a donné lieu à des distorsions de concurrence et à des difficultés d'application de la législation, surtout dans le secteur du transport professionnel de personnes au moyen de véhicules comptant jusqu'à neuf places assises (siège du conducteur compris). L'argument avancé pour le modèle d'affaires « UberPoP » en particulier était que seules des possibilités de covoiturage entre particuliers étaient proposées et qu'il ne s'agissait donc pas de transport professionnel de personnes. Les véhicules n'avaient par conséquent pas à être déclarés comme affectés à ce type de transport. Certains conducteurs ne possédaient donc pas d'autorisation TPP, considéraient ne pas être soumis à l'OTR 2 et n'utilisaient pas de tachygraphe ni ne se procuraient de licence de taxi cantonale ou communale. Ils pouvaient donc proposer leurs services de transport à des prix inférieurs à ceux pratiqués par les entreprises de taxis traditionnelles.

¹ RS 741.01

² RS 822.221

³ RS 822.222

⁴ RS 741.51

⁵ RS 741.41

C'est dans ce contexte que les motions 16.3066 Nantermod « Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale » et 16.3068 Derder « Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres » ont été déposées le 9 mars 2016, puis adoptées par le Parlement le 8 décembre de la même année. Avec la motion 16.3066, le Parlement prie le Conseil fédéral de proposer une adaptation de la législation fédérale pour soumettre le transport régulier et professionnel de personnes au moyen de voitures de tourisme aux règles ordinaires de la LCR et de la législation sur le travail, en lieu et place de l'OTR 2. Quant à la motion 16.3068, elle charge le Conseil fédéral de proposer une adaptation de la législation fédérale à la nouvelle offre en matière de transports, notamment le développement de voitures de transport avec chauffeur (VTC) et de plateformes numériques. Elle précise que la piste d'une adaptation de fond de l'OTR 2 aux nouveaux outils technologiques mérite d'être explorée. Les deux motions visent à éliminer les distorsions de concurrence entre les nouveaux prestataires de services de transport et les entreprises de taxis traditionnelles. Dans son développement, la motion 16.3068 propose en outre que soit établi un rapport montrant comment il est possible de réagir aux nouvelles offres de services de transport.

L'OFROU a alors chargé la Haute école des sciences appliquées de Zurich (ZHAW) d'étudier le développement des services de transport concernés et de faire des propositions destinées à faire évoluer le droit dans ce domaine. L'étude de la ZHAW⁶ porte sur les nouvelles offres de mobilité ainsi que sur l'état du droit dans ce domaine en Suisse et à l'étranger. Sur la base des connaissances acquises, elle propose les trois options ci-dessous en matière de réglementation :

- Simplification de la réglementation

La simplification de la réglementation consisterait à fixer comme seule exigence une durée maximale de conduite de par exemple dix heures par période de 24 heures consécutives et à prévoir un enregistrement uniforme des prestataires de services de transport et de leurs véhicules, ainsi qu'un marquage permettant d'identifier ces derniers. Il serait en outre possible de renvoyer aux dispositions de la loi sur le travail, qui devraient alors être observées aussi bien par les conducteurs salariés que par les indépendants.

- Déréglementation

La déréglementation consisterait pour la Confédération à ne plus régler la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes. La durée du travail, de la conduite et du repos prescrite dans l'OTR 2 serait donc abolie, de même que l'obligation d'équiper le véhicule d'un tachygraphe. D'autres dispositions seraient également abrogées, notamment concernant l'examen de conduite complémentaire, les exigences médicales minimales plus sévères et les contrôles médicaux périodiques. L'obligation des cantons de contrôler la durée du travail, de la conduite et du repos conformément à la LCR disparaîtrait dans le même temps.

- Nouvelle réglementation

Une nouvelle réglementation pourrait prévoir des normes fédérales minimales en matière de sécurité, de protection des travailleurs et de protection des consommateurs. La mise en œuvre de celles-ci serait assurée par des organismes privés auxquels tous les conducteurs, tant indépendants que salariés, seraient tenus de s'affilier. Une autorité de régulation serait en outre chargée de reconnaître et de surveiller ces organismes privés. Enfin, un marquage permettant d'identifier les véhicules faciliterait l'application de la réglementation dans la circulation routière.

Le Parlement a par ailleurs transmis une autre intervention qui doit être mise en œuvre dans le cadre du projet en question ici, à savoir la motion 17.3924 Nantermod « Permis de conduire. Mêmes véhicules, mêmes routes, même permis ». Cette motion invite le Conseil fédéral à proposer une modification de la législation routière prévoyant un permis de conduire unique pour toute utilisation des voitures de tourisme (véhicules de catégorie B). Le but est d'abolir l'autorisation TPP, au motif que les dangers créés par les conducteurs sont identiques, peu importe que le véhicule soit utilisé pour transporter des personnes à titre professionnel ou non.

⁶ *Regulierung von Taxis, Uber und anderen Fahrdiensten*, Andreas Abegg et al. (en allemand), Winterthour, 16 décembre 2020 (<https://www.ofrou.admin.ch/astra/fr/home/fachleute/fahrzeuge/berufsmassige-personentransporte.html>)

1.2 Réglementation proposée

Le projet en question ici a été élaboré après que différentes solutions ont été examinées en détail (cf. ch. 1.3). Il permet de maintenir la durée du travail, de la conduite et du repos prescrite dans l'OTR 2, tout en supprimant les obstacles à l'entrée sur le marché des services de transport. Aujourd'hui, les efforts à consentir pour se lancer dans le secteur sont relativement importants, de sorte qu'il est difficile pour les particuliers de proposer de tels services à titre d'activité accessoire ou à temps partiel avec leur véhicule privé. Or les plateformes d'intermédiation notamment sont très intéressées par ce genre de conducteurs. De plus, les dispositions actuelles font également obstacle au développement du covoiturage, puisque le prix requis pour une course ne doit pas dépasser les coûts du véhicule et l'indemnisation des dépenses du conducteur.

Les allègements ci-dessous sont proposés :

- Il est prévu de renoncer à l'autorisation TPP et, donc, aux examens théorique et pratique complémentaires prescrits pour le transport professionnel de personnes au moyen de véhicules légers et de voitures de tourisme lourdes. Cette renonciation vaudra non seulement pour les véhicules nécessitant un permis de conduire de la catégorie B (véhicules dont le poids total n'excède pas 3500 kg et ne comptant pas plus de neuf places avec le siège du conducteur), mais aussi pour ceux nécessitant un permis de conduire de la sous-catégorie C1 (véhicules dont le poids total excède 3500 kg sans dépasser 7500 kg et ne comptant pas plus de neuf places avec le siège du conducteur) ou de la catégorie C (véhicules dont le poids total excède 7500 kg et ne comptant pas plus de neuf places avec le siège du conducteur). Aujourd'hui déjà, les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1 obtiennent l'autorisation TPP sans examens complémentaires. Ils doivent uniquement justifier d'une pratique irréprochable de la conduite pendant un an. Avec la suppression de l'autorisation TPP, la preuve en question sera supprimée, ce qui profitera en particulier aux conducteurs d'ambulances, puisqu'ils n'auront plus l'obligation d'attendre un an avant de pouvoir effectuer des transports de malades.

L'actuel examen pratique complémentaire vise à garantir que les conducteurs professionnels disposent des connaissances et capacités nécessaires pour transporter des personnes en toute sécurité et de manière fluide même dans des situations de stress. L'examen théorique porte quant à lui sur la connaissance des prescriptions régissant la durée du travail et du repos ainsi que sur l'utilisation du tachygraphe. L'octroi de l'autorisation TPP entraîne une lourde charge administrative, sans qu'il soit démontré qu'il en résulte une amélioration significative de la sécurité routière. Quiconque a réussi l'examen pratique de conduite pour une catégorie de véhicules donnée est à même de conduire les véhicules automobiles correspondants de manière sûre, fluide et responsable. C'est pourquoi il est possible de renoncer à un examen pratique complémentaire. Pour ce qui est des connaissances des prescriptions de l'OTR 2 en matière de durée du travail et du repos, les conducteurs peuvent les acquérir de manière autonome. Un examen théorique spécifique n'est pas nécessaire à cet effet.

- La suppression de l'autorisation TPP entraînera également celle de l'obligation de justifier d'au moins un an de pratique irréprochable de la conduite, prescrite jusqu'ici pour l'obtention de l'autorisation.
- Sera également abolie la nécessité de satisfaire à des exigences médicales minimales plus sévères (2^e groupe médical), qui est aujourd'hui une condition de l'obtention de l'autorisation TPP. Cet allègement ne s'appliquera toutefois pas aux titulaires de permis de conduire de la catégorie C et de la sous-catégorie C1. Ceux-ci devront satisfaire aux exigences médicales minimales plus sévères à l'avenir également, peu importe qu'ils effectuent des transports à titre professionnel ou non. Il n'y aura plus non plus d'exigences médicales particulières pour les conducteurs de taxis, qui devront satisfaire uniquement aux exigences médicales minimales définies pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie B (1^{er} groupe médical).
- La suppression de l'autorisation TPP et de l'obligation de satisfaire à des exigences médicales plus sévères entraînera celle de l'obligation de se soumettre à des contrôles médicaux

périodiques. Cette obligation sera toutefois maintenue pour les titulaires de permis de conduire de la catégorie C et de la sous-catégorie C1.

- En lieu et place d'un tachygraphe, il sera dorénavant possible d'utiliser une application électronique pour la saisie de la durée du travail, de la conduite et du repos. L'application sera développée par le secteur privé et devra remplir certaines exigences, afin de garantir une protection efficace contre les manipulations frauduleuses ainsi que la facilité d'accès des autorités de contrôle aux données saisies. Un organisme accrédité vérifiera que ces exigences sont remplies.

Le projet précise en outre les obligations des conducteurs en rapport avec l'utilisation de l'application électronique, notamment en ce qui concerne la saisie des données de manière suivie, la sécurité du terminal et la collaboration avec les autorités de contrôle. Les infractions aux dispositions sur le contrôle, en particulier la saisie ou la sauvegarde incorrectes des données ainsi que les manipulations frauduleuses du système, continueront d'être punies de l'amende. Ainsi, le contrôle de la durée du travail et du repos restera efficace même pour les nouveaux modèles d'affaires numériques, les objectifs des interventions parlementaires seront atteints, et la sécurité routière ainsi que des conditions de concurrence équitables seront garanties.

1.3 Autres solutions étudiées

La motion 17.3924 Nantermod « Permis de conduire. Mêmes véhicules, mêmes routes, même permis » demande de supprimer l'autorisation TPP. Aucune autre option n'entre en ligne de compte pour sa mise en œuvre. Les autres solutions présentées ci-après ne concernent donc que les motions 13.3066 Nantermod « Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale » et 16.3068 Derder « Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres ».

1.3.1 Déréglementation : limitation du champ d'application de l'OTR 2

Il a d'abord été envisagé d'exclure les véhicules légers affectés au transport de personnes et les voitures de tourisme lourdes du champ d'application de l'OTR 2, conformément à l'option « Déréglementation » présentée dans l'étude de la ZHAW. Les prescriptions relatives à la durée du travail, de la conduite et du repos ne se seraient alors plus appliquées aux conducteurs de ces véhicules et il n'aurait plus été nécessaire d'équiper ces derniers d'un tachygraphe. Cette solution radicale aurait dû être mise en œuvre dans le cadre d'une révision de la LCR, en raison de la nécessité de modifier l'art. 56 LCR.

Les conducteurs assurant le transport de personnes à titre professionnel en tant que salariés auraient été soumis aux prescriptions sur la durée du travail et du repos inscrites dans la loi du 13 mars 1964 sur le travail (LTr)⁷, tandis que ceux exerçant cette activité en tant qu'indépendants auraient pu travailler et conduire un véhicule pratiquement sans autres restrictions que celles découlant de la législation sur la circulation routière.

La solution en question aurait été alignée sur la motion 16.3066 Nantermod, permettant de la mettre entièrement en œuvre, et aurait également satisfait aux objectifs de la motion 16.3068 Derder. Elle aurait en outre été conforme à la réglementation en vigueur dans la plupart des pays européens, qui n'ont pas fixé d'exigences spécifiques sur la durée du travail, de la conduite et du repos des prestataires de services de transport. À noter qu'en Suisse également, divers types de transport professionnel de personnes sont exclus du champ d'application de l'OTR 2, notamment le transport de travailleurs ou de personnes particulièrement vulnérables, telles que les personnes porteuses d'un handicap ou les écoliers. Ces exceptions n'ont pas de conséquences négatives connues.

La solution de la déréglementation a été présentée aux milieux intéressés lors de deux séances d'information, qui se sont tenues les 8 et 14 janvier 2019. Celles-ci ont réuni des représentants des autorités fédérales et cantonales, des associations de transport, des associations d'employeurs et de travailleurs, des organisations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, des associations de protection des consommateurs, des associations de moniteurs de conduite, des associations s'occupant de psychologie de la circulation ainsi que du secteur des assurances. Les participants ont majoritairement rejeté le projet, car ils craignaient qu'il n'ait des effets négatifs sur la sécurité routière et

⁷ RS 822.11

ne porte atteinte à la protection des travailleurs employés dans les entreprises de taxis traditionnelles. Les organisations concernées n'ont pas formulé leur opposition par écrit, mais les liens d'accès aux procès-verbaux des séances d'information précitées ont été publiés dans la réponse du Conseil fédéral à l'interpellation 20.3954 Nantermod « Mise en œuvre des motions 16.3066 et 16.3068. Qui décide de quoi ? ».

Étant donné l'ampleur du rejet exprimé par les acteurs concernés, cette proposition de mise en œuvre des deux motions a été reléguée au second plan, et c'est une autre option qui est préconisée dans le cadre de la consultation. Il s'agit toutefois d'évaluer si la solution de la déréglementation serait davantage soutenue aujourd'hui, après que des expériences ont pu être faites avec les nouveaux prestataires de transport. C'est pourquoi le questionnaire comporte une question sur le sujet.

1.3.2 Nouvelle réglementation : autorégulation contrôlée

Après que l'option de la déréglementation est apparue comme n'étant guère réalisable, une deuxième solution a été examinée. Elle prévoyait aussi d'exclure les véhicules légers affectés au transport de personnes et les voitures de tourisme lourdes du champ d'application de l'OTR 2, mais de les soumettre, en lieu et place, à de simples normes fédérales minimales. Dans l'étude de la ZHAW, les normes minimales entrant en ligne de compte étaient les suivantes :

- les prestataires des services de transport devaient respecter une durée du travail, de la conduite et du repos propre à garantir la sécurité routière ;
- il y avait lieu de renvoyer, à titre de norme minimale pour la protection des travailleurs, aux dispositions de la loi sur le travail ;
- la sécurité des passagers devait en outre être garantie au titre de la protection des consommateurs.

Avec cette solution, tous les conducteurs (indépendants ou salariés et offrant un service de taxi ou de limousine) auraient dû s'affilier à un organisme de régulation du transport de personnes (ORTP). Les services d'intermédiation de transport et les centrales de taxis auraient pu créer leur propre ORTP, tandis que les conducteurs de taxis indépendants auraient pu choisir celui auquel s'affilier.

Les ORTP auraient précisé la durée du travail, de la conduite et du repos dans un règlement, en veillant à ce que la protection des consommateurs soit garantie. Ils auraient en outre assuré l'exécution et veillé, à l'aide de contrôles, à ce que les conducteurs affiliés respectent leurs obligations légales et réglementaires.

Les ORTP auraient eux-mêmes été soumis à la surveillance d'une autorité de régulation (par ex. l'OFROU), qui les aurait reconnus pour autant qu'ils eussent rempli les conditions suivantes :

- disposer d'un règlement précisant la durée du travail, de la conduite et du repos à observer par leurs membres ainsi que d'un modèle de protection des consommateurs ;
- surveiller le respect de ce règlement par les conducteurs affiliés ;
- avoir leur siège en Suisse et présenter la garantie d'une activité irréprochable.

L'autorité de régulation aurait en outre eu pour tâches d'approuver les règlements des ORTP, d'effectuer des contrôles auprès de ces derniers et des conducteurs affiliés ainsi que de recevoir les plaintes formulées contre les ORTP ou les prestataires de services de transport.

Les conducteurs auraient eu l'obligation de s'enregistrer auprès de l'autorité de régulation, en indiquant à quel ORTP ils étaient affiliés. Ils auraient également été tenus d'apposer sur leur véhicule une plaquette indiquant également le nom et les données de contact de l'ORTP responsable.

La solution ci-dessus paraissait séduisante de prime abord, car elle permettait à la branche de s'autoréguler. La question s'est toutefois rapidement posée de savoir comment il eût été possible de justifier que les règlements sur la durée du travail, de la conduite et du repos diffèrent d'un ORTP à l'autre. Pour des raisons de sécurité, cette durée ne peut en effet guère varier et ne dépend pas du fait qu'elle s'applique à un service de taxi ou de limousine. La fixer de manière décentralisée et la soumettre à l'approbation d'une autorité de régulation est donc apparu comme inapproprié, et il a donc semblé

plus efficace de la préciser au niveau fédéral. Toutefois, la solution proposée aurait également eu pour effet de transférer la responsabilité de l'exécution des autorités cantonales vers les ORTP et la Confédération, sans pour autant décharger entièrement les autorités cantonales de cette tâche. Les prestataires de services de transport auraient en effet été surveillés non seulement par les autorités cantonales et par leur employeur le cas échéant, mais aussi, en sus, par leur ORTP et par la Confédération. Un tel transfert de la responsabilité de l'exécution n'a pas été considéré comme prioritaire. De plus, l'autorégulation contrôlée aurait entraîné des charges supplémentaires considérables pour la Confédération, lesquelles auraient dû être largement répercutées sur la collectivité. Enfin, renoncer à des moyens de contrôle de l'enregistrement de la durée du travail, de la conduite et du repos dans le droit fédéral aurait sensiblement compliqué l'exécution, la rendant à la fois moins efficiente et moins efficace. Cette solution a donc aussi été abandonnée.

1.3.3 Simplification de la réglementation

Également proposée dans l'étude de la ZHAW, l'option de la simplification de la réglementation actuelle a aussi été examinée. Il s'agissait en l'occurrence de fixer une durée de conduite maximale de par exemple dix heures par période de 24 heures consécutives. De plus, il devait être expressément interdit à tout acteur du secteur de laisser quelqu'un se servir d'un véhicule pour fournir des services de transport pendant plus que ces dix heures par période de 24 heures, par exemple. Cette réglementation devait aussi s'appliquer aux services de limousine et aux plateformes d'intermédiation notamment. Il devait en outre être possible de renvoyer aux dispositions de la LTr, qui auraient alors dû être observées aussi bien par les conducteurs de taxis salariés que par les indépendants : par les premiers en tant que réglementation de la durée du travail et de la conduite et par les seconds en tant que réglementation de la durée de la conduite. Pour continuer à tenir compte des spécificités du secteur des services de transport, il devait également être possible de prévoir certaines dérogations à la LTr en faveur de ce secteur (concernant par ex. le travail dominical). De telles dispositions spéciales s'appliquant à certaines catégories d'entreprises ou de travailleurs devaient être inscrites dans l'ordonnance 2 du 10 mai 2000 relative à la loi sur le travail (OLT 2)⁸. De plus, il devait être possible d'exiger des cantons qu'ils imposent aux services de taxi et de limousine l'obligation de s'enregistrer et d'apposer une plaquette d'identification sur leurs véhicules. L'autorisation TPP devait être supprimée pour le transport de personnes dans des véhicules ne comptant pas plus de neuf places assises (siège du conducteur compris), aux échelons aussi bien fédéral (art. 25 OAC) que cantonal et communal. Enfin, il devait être possible de simplifier également, parallèlement aux prescriptions matérielles, les moyens de contrôle existants, en supprimant notamment l'obligation d'équiper les véhicules d'un tachygraphe. Un « journal de bord » pour la période de travail durant laquelle des services de transport étaient fournis devait permettre au conducteur de consigner et de confirmer par sa signature les informations importantes, en particulier son numéro d'enregistrement, l'identification du véhicule, la durée du travail et des pauses, le détail d'éventuels événements particuliers ainsi que les demandes refusées.

Les prescriptions de l'OTR 2 relatives à la durée du travail, de la conduite et du repos sont complexes, car les règles de base sont assorties de nombreuses conditions et exceptions. Supprimer les exceptions complexes concernant les pauses ou la durée du repos se traduirait par un durcissement des prescriptions et une moindre flexibilité pour les conducteurs soumis à cette ordonnance, raison pour laquelle l'étude de la ZHAW proposait également de prévoir certaines dérogations à la LTr en faveur du secteur du transport de personnes. L'adoption de nouvelles exceptions aurait toutefois pour effet de rendre les dispositions de la législation sur la durée du travail tout aussi complexes que les prescriptions matérielles actuelles de l'OTR 2 et contreviendrait donc à l'objectif de simplification de la réglementation.

Quant à l'application proposée de la législation sur la protection des travailleurs à la durée de la conduite des conducteurs indépendants, elle doit être considérée comme non conforme à la systématique du droit fédéral. La question se pose en outre de savoir s'il serait encore nécessaire et judicieux, avec une telle approche, de fixer une durée maximale de conduite de par exemple dix heures dans l'OTR 2.

De plus, transférer les exigences matérielles du droit de la circulation routière dans la législation sur la durée du travail aurait pour effet de réduire sensiblement la densité des contrôles sur la route et dans les entreprises. Or une forte densité de contrôles est essentielle pour garantir le respect des prescriptions

⁸ RS 822.112

matérielles par les prestataires de services de transport. La diminution de la densité des contrôles était au demeurant un des principaux arguments invoqués lors des séances d'information de janvier 2019 pour rejeter la limitation du champ d'application de l'OTR 2.

Enfin, l'obligation d'identification des véhicules des prestataires de services de transport est justifiée par des raisons relevant de la police du commerce. Inscrire cette obligation dans le droit fédéral empièterait sur les compétences des cantons.

Pour les raisons précitées, la solution d'une simplification de la réglementation en vigueur a aussi été abandonnée.

1.3.4 Réglementation proposée, complétée par l'obligation d'équiper les véhicules d'un enregistreur de données

L'introduction d'une obligation, pour les utilisateurs d'une application électronique, d'installer un enregistreur de données dans les véhicules dépourvus de tachygraphe ou d'enregistreur de données d'accident (*event data recorder*, EDR) a été examinée et rejetée. En effet, les informations de l'enregistreur de données sur la vitesse du véhicule avant un accident sont certes de nature à améliorer la sécurité routière et à exercer un effet préventif sur le comportement de conduite, mais ces avantages sont contrebalancés par les coûts d'installation élevés de l'appareil et par le faible nombre d'accidents impliquant des voitures de tourisme affectées au transport professionnel de personnes. De même, la faible valeur ajoutée pour les analyses de l'évolution de la vitesse avant un accident plaide contre l'introduction d'une obligation d'installer un enregistreur de données. Enfin, compte tenu en particulier du fait que depuis le milieu de 2024, tous les véhicules neufs doivent obligatoirement être équipés d'un EDR et que les véhicules affectés aujourd'hui au transport professionnel de personnes disposent déjà d'un tachygraphe ou d'un enregistreur de données, il n'y a pas lieu d'obliger les utilisateurs d'une application électronique à installer un enregistreur de données dans les véhicules dépourvus de tachygraphe ou d'EDR. Une telle obligation serait en outre contraire au but visé par la motion 17.3924.

1.4 Classement d'interventions parlementaires

La motion 16.3068 Derder « Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres » demande d'adapter la législation aux nouvelles technologies. La motion 17.3924 Nantermod « Permis de conduire. Mêmes véhicules, mêmes routes, même permis » demande d'autoriser le transport professionnel de personnes au moyen de voitures de tourisme nécessitant un permis de conduire de la catégorie B (sans examen complémentaire) et, par conséquent, de supprimer l'autorisation TPP. Les exigences de ces deux motions étant satisfaites par le projet de révision en question, il convient d'en proposer le classement.

La déréglementation de l'OTR 2 (cf. ch. 1.3.1) demandée dans la motion 16.3066 Nantermod « Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale » est présentée dans le questionnaire comme une variante à la réglementation proposée. Même si cette option consistant à abroger l'OTR 2 n'est pas retenue, il y a également lieu de proposer le classement de la motion. En effet, selon l'art. 122, al. 3, de la loi sur le Parlement (LParl ; RS 171.10), le classement d'une motion transmise peut également être proposé si, bien que son objectif n'ait pas été atteint, il n'est plus justifié de la maintenir.

2 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

Au niveau international et notamment européen, des prescriptions sur la durée du travail et du repos s'appliquent aux conducteurs de véhicules affectés au transport de marchandises dont le poids total dépasse 3,5 tonnes ainsi qu'aux conducteurs de véhicules destinés au transport de personnes et comptant plus de neuf places assises au total. Les véhicules concernés doivent être équipés d'un tachygraphe. Ces prescriptions valent aussi pour le trafic transfrontalier.

Pour les véhicules affectés au transport de personnes et comptant jusqu'à neuf places assises, il n'existe cependant pas, au niveau international et européen en particulier, de prescriptions réglant la durée du travail et du repos. De telles prescriptions sont également absentes du droit national des différents États européens. De même, il n'existe pas non plus, au niveau international et européen en particulier, d'obligation d'obtenir une autorisation spéciale pour transporter des personnes à titre professionnel, ni d'exigences médicales minimales plus sévères pour les conducteurs de taxis.

3 Commentaire des dispositions et annexes

3.1 Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)

Art. 14, let. a^{bis}

Parmi les moyens servant à contrôler si la durée du travail, de la conduite et du repos a été observée, il faut mentionner également les données enregistrées dans les applications électroniques. Ces dernières offriront désormais une alternative au tachygraphe traditionnel, s'il s'agit d'applications certifiées conformément à l'art. 16d.

Art. 16b Application électronique

La disposition en question décrit le but de l'application électronique et sa caractéristique principale : il s'agit d'un logiciel permettant de saisir, traiter, visualiser et transmettre des informations relatives à la durée du travail, de la conduite et du repos, et pouvant être installé sur un terminal de données ou utilisé via un réseau de données. L'application électronique doit être développée par le secteur privé ; un développement ou un soutien de la Confédération n'entrent pas en ligne de compte.

Art. 16c Exigences requises pour l'application électronique

L'al. 1 décrit en détail les exigences techniques requises (let. a à h). L'application devra être à même de saisir les données pertinentes aux fins de l'exécution, en particulier celles visées aux art. 16g et 18, al. 5 et 6, et il devra être possible de valider électroniquement les données (par ex. signature électronique, service d'authentification mobile à l'aide d'un numéro de transaction [MAS-TAN], signature manuscrite sur l'écran). Le moment de la saisie devra s'afficher clairement et toute modification éventuelle des données devra être documentée de manière traçable et vérifiable.

Les données devront être automatiquement et immédiatement saisies et mémorisées après chaque entrée, et les autorités de contrôle compétentes devront pouvoir y accéder par une adresse Internet unique, se présentant par exemple sous la forme d'un code QR. Il est également prévu que les données collectées soient automatiquement et immédiatement sauvegardées. Pour répondre aux exigences liées à l'exécution du droit de la circulation routière, les données saisies devront pouvoir être consultées dans leur intégralité et à tout moment pendant au moins 28 jours. Cette règle garantit que l'obligation en vigueur d'emporter les disques d'enregistrement des 28 derniers jours (art. 16a OTR 2 en relation avec l'art. 14c, al. 1^{bis}, de l'ordonnance sur les chauffeurs [OTR 1])⁹ s'appliquera aussi par analogie aux données saisies par voie électronique. Passé ce délai, il sera permis de supprimer ou d'écraser ces dernières.

La protection des données revêt également une importance fondamentale : tant les données elles-mêmes que leur transfert devront être protégés contre les manipulations et les accès non autorisés. De plus, les autorités de contrôle devront pouvoir consulter les données saisies de manière simple, sans délai et dans les formes spécifiées à l'annexe 1, ainsi que les sauvegarder localement par des moyens standardisés. Enfin, l'application électronique devra être munie d'un numéro séquentiel permettant d'identifier clairement la copie installée pour le conducteur concerné ainsi que de l'élément d'identification du certificat valide.

Quant à l'al. 2, il prévoit la possibilité de doter l'application électronique d'autres fonctions en rapport avec la conduite que celles strictement obligatoires, pour autant que ces fonctions supplémentaires ne compromettent pas le respect des exigences fixées.

Art. 16d Certification de l'application électronique

Cet article règle l'obligation de faire certifier l'application électronique. Il s'agit de garantir ainsi que seules seront utilisées des applications qui auront été vérifiées et agréées par un organisme de certification indépendant titulaire d'une accréditation spécifique. L'al. 1 prescrit qu'avant d'être utilisée, l'application

⁹ RS 822.221

devra obligatoirement avoir été soumise à un tel organisme satisfaisant aux exigences visées à l'art. 16e. L'organisme de certification compétent est tenu d'examiner la conformité de l'application électronique avec les exigences visées à l'art. 16c, selon un schéma de certification qu'il doit établir en se fondant sur les directives figurant à l'annexe 2, ch. 2. Si l'examen est concluant, un certificat valable cinq ans au plus sera délivré pour l'application.

En complément de l'obligation ci-dessus, l'al. 2 prévoit que toute modification majeure d'une fonction de l'application devra aussi être vérifiée et agréée, afin de garantir le maintien de la conformité de l'application. Les modifications réputées majeures sont précisées à l'annexe 2, ch. 2.10. L'al. 2 oblige en outre le titulaire du certificat à rendre compte annuellement de tous les événements laissant penser à d'éventuels dysfonctionnements de l'application. Cette disposition instaure ainsi un mécanisme de surveillance qui accroît la sécurité du droit, garantit la qualité des systèmes à long terme et en prévient les utilisations frauduleuses.

L'al. 3 prévoit la possibilité de prolonger de cinq ans la durée de validité du certificat à la demande de son titulaire, pour autant qu'un audit confirme que les exigences sont toujours remplies.

L'al. 4 précise que le tribunal civil est compétent pour juger les litiges contractuels entre l'organisme de certification et le requérant ou le titulaire du certificat.

Art. 16e Exigences relatives à l'organisme de certification

La disposition en question fixe les exigences à remplir par les organismes de certification. Ainsi, les certifications ne pourront être assurées que par des organismes qui disposent d'une accréditation selon la norme internationale ISO/CEI 17065, 2012¹⁰, qui englobe les propriétés en matière de cryptographie et communication sûre, protection des données et sécurité de l'application mobile (let. a). Les organismes de certification doivent en outre remplir les exigences visées à l'annexe 2 (let. b). Les accréditations selon la norme mentionnée sont effectuées en Suisse par le Service d'accréditation suisse, conformément aux prescriptions de l'ordonnance sur l'accréditation et la désignation (OAccD¹¹). Les exigences de la disposition dont il est ici question sont toutefois également satisfaites si l'accréditation a été délivrée par une autorité d'accréditation étrangère désignée.

L'accréditation exigée garantira que les organismes de certification disposent des compétences techniques nécessaires et appliquent des normes uniformes. Cependant, une accréditation relative aux exigences visées à l'annexe 2 n'est ni nécessaire, ni prévue. En effet, compte tenu de la situation actuelle du marché et de l'usage prévu de l'application électronique, une accréditation formelle et très coûteuse des organismes de certification pour ce cas d'application spécifique n'apparaît pas comme adéquate. De plus, les applications couvertes par le système en jeu ne sont pas considérées comme hautement sensibles en termes de sécurité ni ne sont liées à des paiements. Elles ne requièrent donc pas le même niveau de surveillance que des systèmes critiques ou financiers.

Art. 16f Conditions d'utilisation de l'application électronique

L'article en question est consacré aux conditions d'utilisation et de sécurité de l'application électronique. L'al. 1 prévoit la possibilité d'utiliser, pour des transports professionnels de personnes, des véhicules dont le permis de circulation comporte une inscription au sens de l'art. 80, al. 2, OAC, mais qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe. Pour la première fois, il est ainsi expressément permis de procéder à l'enregistrement prescrit de la durée du travail, de la conduite et du repos au moyen d'un instrument électronique et sans tachygraphe.

L'al. 2 établit clairement qu'une application électronique ne pourra être utilisée qu'après communication de son numéro d'identification à l'OFROU et qu'il sera interdit aux conducteurs d'utiliser plus de deux applications simultanément. Ces exigences doivent permettre de limiter les possibilités d'utilisation abusive des applications électroniques.

¹⁰ www.iso.org > search : 17065

¹¹ RS 946.512

L'al. 3 oblige les conducteurs à veiller à ce que la protection du terminal contre les accès non autorisés soit toujours conforme au dernier état de la technique et à ce que le terminal soit protégé efficacement contre toute charge mécanique et suffisamment alimenté en énergie.

Enfin, conformément à l'al. 4, les conducteurs auront l'obligation d'aider les autorités de contrôle à accéder immédiatement à l'application lorsqu'elles en feront la demande.

Art. 16g Saisie et transmission de la durée du travail, de la conduite et du repos dans l'application électronique

L'al. 1 oblige les conducteurs à saisir les données visées à l'art. 18, al. 5 et 6, et à vérifier l'exactitude des données enregistrées automatiquement. Les indications pourront se présenter sous une forme simple, mais elles devront être complètes et faites de manière suivie. Devront être ainsi saisies les durées du travail, de la conduite et du repos, et les kilométrages. Les indications de lieux ou les positions GPS ne seront pas saisies. En outre, aucun profilage ni profilage à risque élevé au sens de l'art. 5, let. f et g, LPD ne seront possibles avec les données à traiter dans l'application électronique.

Les al. 2 et 3 règlent les obligations des conducteurs professionnels pour les cas où des courses privées sont réalisées avec le véhicule affecté au transport professionnel de personnes, par eux-mêmes ou par des tiers. Les courses privées doivent être indiquées comme telles dans l'application électronique avant le départ ; il faut en saisir le début, la fin et le kilométrage. L'al. 3 règle le cas où les courses privées sont réalisées par des tiers : les conducteurs professionnels sont alors tenus, lorsqu'ils reprennent le véhicule, de saisir la différence de kilométrage et la mention « autre conducteur » dans l'application électronique.

Conformément à l'al. 4, le conducteur doit mettre à la disposition de son employeur les données relatives à la durée du travail, de la conduite et du repos saisies par voie électronique au plus tard le premier jour de travail de la semaine suivante, afin d'en permettre un contrôle à brève échéance et une documentation complète. L'employeur est ainsi en mesure de respecter les exigences légales en matière de respect des prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos, en particulier concernant la conservation et l'évaluation des données, et de fournir sur demande des preuves y relatives.

Art. 19, al. 7

Il est possible de renoncer à remplir le livret de travail si une application électronique permettant de saisir la durée du travail, de la conduite et du repos est utilisée. En cas de défaillance temporaire de l'application, les heures doivent toutefois continuer à être remplies dans le livret de travail. Par conséquent, il n'y a pas de dispense de l'obligation de remplir un livret de travail.

Art. 21, al. 1 et 2, 22, al. 3 à 5, et 23, al. 3, let. b^{bis}

Ces dispositions étendent aux applications électroniques certaines obligations incombant en particulier à l'employeur en rapport avec le tachygraphe. Il est ainsi précisé, à l'art. 21, al. 1, que les données enregistrées dans l'application électronique feront aussi partie des moyens à considérer par l'employeur à des fins de surveillance. Par ailleurs, les art. 22, al. 3 à 5, et 23, al. 3, ont fait l'objet d'adaptations formelles.

Art. 28, al. 2, let. d, e et f

L'application de la disposition pénale sanctionnant les infractions aux dispositions sur le contrôle (art. 15 à 23) est étendue aux applications électroniques. Pourra être puni de l'amende quiconque ne saisit pas ou ne saisit pas correctement les données prescrites dans l'application, manipule le système global (application et données) afin de générer des données erronées ou utilise des applications électroniques non certifiées.

Art. 32, al. 1^{bis}

Cette disposition délègue à l'OFROU la compétence d'actualiser seul les annexes de l'ordonnance. Cette délégation de compétence se justifie, en raison du contenu hautement technique de celles-ci. Les adaptations à l'évolution de la technique pourront ainsi être mises en œuvre rapidement et de manière flexible.

3.2 Annexe 1 de l'OTR 2

L'annexe 1 contient les modèles de formulaires qui permettront de visualiser la durée quotidienne ou hebdomadaire du travail, de la conduite et du repos lors des contrôles. Ces modèles devront être pris en considération lors du développement des applications électroniques (art. 16c, al. 1, let. f), en vue de garantir que les données provenant d'applications différentes pourront être présentées de manière uniforme aux autorités d'exécution.

3.3 Annexe 2 de l'OTR 2

Cette annexe est destinée à l'organisme de certification (art. 16d, al. 1, et 16e).

Le ch. 1 précise les exigences imposées à l'organisme de certification. Celui-ci devra élaborer et actualiser le schéma de certification en se fondant sur les exigences de l'OTR 2 et définir les critères de contrôle conformément aux normes internationales pertinentes (par ex. SN EN ISO/CEI 15408, 2023, *Information security, cybersecurity and privacy protection – Evaluation criteria for IT security [Common Criteria]* ; SN ISO/CEI 62443-4-1, 2018 et 62443-4-2, 2019 Sécurité des systèmes d'automatisation et de commande industriels ; SN EN ISO/CEI 27034:2023 *Information technology– Security techniques — Application security*, NF EN ETSI 303645, 2024 CYBER - Cybersécurité pour l'Internet des objets grand public : Exigences de base¹² ; *Mobile Application Security Verification Standards [MASVS]*, v2.1.0, de l'*Open Worldwide Application Security Project [OWASP]*¹³). Il collaborera en outre avec divers acteurs, parmi lesquels des organismes d'accréditation nationaux, des représentants de l'industrie et d'autres organismes de certification. Il sera tenu compte des exigences de l'OTR 2.

Toutes les parties impliquées dans la certification seront tenues de respecter le principe de neutralité et d'éviter les conflits d'intérêts. Seront protégées les informations confidentielles telles que le code source et les documents de sécurité, c'est-à-dire les processus et les tests utilisés pour le développement de l'application.

Le ch. 2 décrit les éléments de la vérification de la conformité. Les exigences techniques reposent sur les *Common Criteria* ainsi que sur le MASVS, v2.1.0, de l'OWASP. Cadre de référence reconnu en matière de contrôles de sécurité des applications mobiles, le MASVS permet de protéger ces dernières contre les menaces auxquelles elles sont exposées.

Étant donné que les applications mobiles conformes à l'OTR 2 seront tributaires de matériel informatique externe et de systèmes d'exploitation, la procédure d'examen est conçue comme une combinaison de l'évaluation d'un produit et de celle d'un processus. La planification de l'examen sera établie conjointement par l'organisme de certification et le requérant. La première étape consistera à examiner tous les documents concernant la sécurité à la lumière des normes pertinentes reconnues. Le niveau de détail de l'examen ira d'un examen de base à un examen par échantillonnage, en passant par un examen critique. Les méthodes d'examen incluent la réalisation de propres tests, la validation de rapports de tests externes ainsi que l'observation de tests, qui inclut la réalisation et la documentation de certains examens.

Avant toute observation de tests, les plans de ces derniers et les instruments utilisés par le requérant devront être présentés, en vue d'une évaluation notamment de leur pertinence ainsi que des preuves de validation des instruments de test. Durant l'examen, le responsable de l'audit s'assurera que toutes les prescriptions sont respectées et veillera à ce que les éventuels écarts soient documentés. Les personnes effectuant l'observation ne devront pas intervenir activement dans le déroulement des tests. Une fois ceux-ci achevés, les résultats devront être documentés en détail.

Une deuxième étape consistera à réaliser un audit et à le soumettre à plusieurs contrôles. Si ces derniers sont concluants, le certificat pourra être délivré.

Une surveillance annuelle est prévue après la première certification. Il s'agira en l'occurrence d'examiner comment les incidents et les modifications sont gérés ainsi que d'effectuer des audits. Si des lacunes sont constatées, la validité du certificat pourra être provisoirement suspendue. Les lacunes graves ou

¹² Les normes peuvent être consultées gratuitement et achetées auprès de l'Association Suisse de Normalisation (SNV), Sulzerallee 70, 8404 Winterthour ; www.snv.ch (en partie en anglais seulement).

¹³ Consultable sur la page Internet suivante : <https://mas.owasp.org> > MASVS (version 2.1.0).

non corrigées entraîneront le retrait du certificat. L'exploitant sera informé par écrit dans tous les cas. Si nécessaire, des contrôles subséquents seront effectués pour garantir la conformité de l'application avec les prescriptions légales.

Le ch. 3 concerne les modifications des exigences relatives aux produits. Si ces modifications impliquent de réexaminer l'application, l'organisme de certification devra en informer le titulaire du certificat.

3.4 Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

Art. 5a^{bis}, al. 1, let b, ch. 1 et 2, let. c, ch. 2 et 3, 5k, al. 1, art. 7, al. 1, art. 8, al. 5, 11, al. 1, phrase introductive, 11b, al. 1, 2 et 3, let. a et b, 27, al. 1, let. a, annexes 1 (2^e groupe, let. c et ch. 8), 2a (titre), 3 (ch. 2.1), 3a (let. A) et 4 (titre et ch. 1, 2.1, 3, titre, 4 et 6)

Comme l'autorisation TPP sera supprimée, l'expression « autorisation de transporter des personnes à titre professionnel » peut être supprimée dans toute l'ordonnance. En revanche, l'« autorisation d'enseigner la conduite » doit désormais être mentionnée explicitement (art. 5a^{bis}, al. 1, let. b, ch. 1 et 2, 27, al. 1, let. a, et annexes 1, 2a, 3 et 3a), puisque les contrôles médicaux des candidats à une autorisation d'enseigner la conduite et des titulaires d'une telle autorisation étaient garantis via l'autorisation TPP.

Art. 8, al. 4

Comme l'autorisation TPP sera supprimée, il ne sera plus nécessaire d'apporter la preuve d'une pratique de la conduite irréprochable aux fins de son obtention.

Art. 24c, let. a

L'autorisation TPP sera supprimée. Il ne sera donc plus nécessaire de l'inscrire (code 121 ou 122) dans le permis de conduire des conducteurs autorisés à effectuer des transports professionnels de personnes au moyen de véhicules nécessitant un permis de conduire des catégories B ou C, des sous-catégories B1 ou C1 ou de la catégorie spéciale F.

Les personnes titulaires d'une autorisation TPP au moment de l'entrée en vigueur du nouveau droit n'auront pas l'obligation de faire supprimer l'inscription correspondante dans leur permis de conduire. Les autorités cantonales n'exigeront donc pas de ces personnes qu'elles présentent leur permis pour procéder à la suppression (payante). Le maintien de l'inscription dans le permis de conduire n'entraînera aucun inconvénient.

Après la suppression de l'autorisation TPP, les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B (et, partant, de la sous-catégorie B1 et de la catégorie spéciale F) qui ne font pas retirer le code 121 ou 122 de celui-ci n'auront plus à se soumettre à des contrôles relevant de la médecine du trafic plus fréquents ni à satisfaire aux exigences médicales minimales plus sévères du 2^e groupe fixées à l'annexe 1 P-OAC, pour la raison suivante : l'art. 27, al. 1, let. a, et l'annexe 1 P-OAC ne font plus mention de l'« autorisation de transporter des personnes à titre professionnel ». À compter de l'entrée en vigueur du nouveau droit, les conducteurs en question devront, comme titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B, se soumettre tous les deux ans à un contrôle relevant de la médecine du trafic à partir de l'âge de 75 ans, conformément à l'art. 27, al. 1, let. b, OAC, et satisfaire aux exigences médicales minimales du 1^{er} groupe prévues à l'annexe 1 P-OAC.

Les titulaires d'un permis de conduire de la sous-catégorie C1 ou de la catégorie C devront pour leur part continuer à se soumettre à des contrôles relevant de la médecine du trafic plus fréquents et à satisfaire aux exigences médicales minimales plus sévères du 2^e groupe (art. 27, al. 1, let. a, et annexe 1 P-OAC), qu'ils fassent supprimer ou non le code 121 ou 122 pour la catégorie B. Rien ne changera donc pour ces conducteurs, que le droit en vigueur soumet déjà à ces obligations (art. 27, al. 1, let. a, et annexe 1 OAC).

Si le titulaire du permis de conduire le demande expressément, l'autorité cantonale compétente supprimera l'inscription de l'autorisation TPP.

Il n'est pas nécessaire de prévoir une réglementation transitoire. Voir à ce sujet la section « Droit transitoire (contrôles relevant de la médecine du trafic) ».

Titre précédant l'art. 25 et art. 25

Étant donné que l'autorisation TPP sera supprimée, il est superflu d'en indiquer la base légale dans l'OAC.

Art. 27, al. 1, let. a, partie introductive

Avec la suppression de l'autorisation TPP, l'obligation de se soumettre régulièrement à des contrôles relevant de la médecine du trafic ne s'appliquera plus aux personnes assurant le transport professionnel de personnes au moyen de véhicules nécessitant un permis de conduire de la catégorie B, de la sous-catégorie B1 ou de la catégorie spéciale F. Quant aux conducteurs qui assurent le transport professionnel de personnes au moyen de voitures de tourisme lourdes (titulaires d'un permis de conduire de la catégorie C ou de la sous-catégorie C1) et aux titulaires d'une autorisation d'enseigner la conduite, ils n'auront certes plus besoin d'autorisation TPP, mais seront toujours soumis à l'obligation de se soumettre régulièrement à des contrôles relevant de la médecine du trafic (art. 27, al. 1, let. a, OAC).

Art. 42, al. 2, 2^{ter} et 3^{bis}, let. b

Al. 2, 1^{re} phrase : une simple adaptation formelle a été apportée.

Al. 2, 2^e phrase : selon la directive de l'Union européenne (UE) relative au permis de conduire¹⁴, la catégorie européenne de permis de conduire B autorise également à transporter des personnes à titre professionnel. Toutefois, chaque État membre peut prescrire, dans sa législation nationale, des autorisations de conduire complémentaires spécifiques pour le transport professionnel de personnes à bord de taxis (par ex. Allemagne : « *Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung* » ; Autriche : « *Ausweis für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw* » ; France : « certificat de capacité professionnelle [CCPCT] » ; Italie : « *certificato di abilitazione professionale per taxi* »). Ces autorisations complémentaires doivent aussi être présentées, sur demande, lors de courses effectuées en Suisse, afin de prouver que le conducteur a effectivement le droit de transporter des personnes à titre professionnel. En cas d'échange du permis de conduire étranger contre un permis de conduire suisse (art. 42, al. 3^{bis}, let. a, OAC), il n'y aura cependant plus d'inscription de l'autorisation TPP, puisque le permis suisse de la catégorie B autorisera désormais à transporter des personnes à titre professionnel sans autres formalités. Il s'agira cependant d'observer les prescriptions cantonales et communales relatives au transport professionnel de personnes au moyen de véhicules automobiles nécessitant un permis de conduire des catégories B ou C, des sous-catégories B1 ou C1 ou de la catégorie spéciale F (par ex. prescriptions relatives à l'autorisation de conduire un taxi).

Al. 2^{ter} : cet alinéa reprend le droit en vigueur sans le modifier (art. 42, al. 2, 2^e phrase, OAC).

Al. 3^{bis}, let. b : la formulation « une autorisation au sens de l'art. 25 » fait référence à l'autorisation TPP. Étant donné que cette dernière sera supprimée, la partie de phrase « ou encore une autorisation au sens de l'art. 25 » doit être supprimée.

Droit transitoire (transport professionnel de personnes au moyen de véhicules automobiles nécessitant un permis de conduire des catégories B ou C, des sous-catégories B1 ou C1 ou de la catégorie spéciale F)

Les personnes non titulaires d'une autorisation TPP au moment de l'entrée en vigueur du nouveau droit seront soumises à ce dernier sans avoir à remplir de conditions supplémentaires. Aucune disposition transitoire n'est donc nécessaire. Les situations ci-après pourront se présenter :

Les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B sans le code 121 ou 122 seront autorisés à effectuer des transports professionnels de personnes. Comme le permis de la catégorie B autorise aussi la conduite de véhicules automobiles de la sous-catégorie B1 ou de la catégorie spéciale F (art. 4, al. 1, OAC), ces titulaires de permis seront aussi autorisés à transporter des personnes à titre professionnel au moyen desdits véhicules.

¹⁴ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, version consolidée du 1^{er} novembre 2020, JO L 403 du 30.12.2006, p. 18 ss

Les titulaires d'un permis de conduire (de la catégorie C et) de la sous-catégorie C1 possèdent également le permis de la catégorie B sans le code 121 ou 122 (annexe 12, ch. I, let. c, ch. 1, et let. h, ch. 1, OAC). Ils seront donc autorisés à transporter professionnellement des personnes avec des véhicules de la catégorie B, de la catégorie C (le cas échéant), des sous-catégorie B1 et C1 ainsi que de la catégorie spéciale F.

Les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B sans le code 121 ou 122 et de la sous-catégorie D1 avec les codes 3,5 t et 106 seront autorisés, avec leur permis de la catégorie B, à effectuer des transports professionnels de personnes avec des véhicules automobiles nécessitant un permis de la catégorie B, de la sous-catégorie B1 et de la catégorie spéciale F. De plus, étant donné qu'ils ont obtenu un permis de (la catégorie B et) de la sous-catégorie D1 avec les codes 3,5 t et 106 lors de l'échange de leur permis de conduire au format papier (bleu) des catégories B/D2, ils seront aussi autorisés à transporter des personnes à titre professionnel au moyen de minibus (y compris, en trafic interne, de minibus comptant plus de seize places assises, outre celle du conducteur).

Les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B sans le code 121 ou 122, de la sous-catégorie C1 et de la sous-catégorie D1 avec le code 106 seront autorisés, avec leur permis de la catégorie B et de la sous-catégorie C1, à effectuer des transports professionnels de personnes avec des véhicules automobiles nécessitant un permis de la catégorie B, des sous-catégories B1 et C1 ainsi que de la catégorie spéciale F. Ces personnes ont en effet déjà réussi un examen pratique de conduite avec une voiture automobile lourde (poids total supérieur à 3,5 t), car elles ont obtenu le permis de la sous-catégorie D1 avec le code 106 :

- a) en échangeant leur permis de conduire au format papier (bleu) des catégories B/D2 et C1, ou
- b) en échangeant leur permis de conduire au format papier (bleu) de la catégorie B/D2 et en obtenant le permis de la sous-catégorie C1 à partir du 1^{er} avril 2003.

Les personnes en question seront aussi autorisées à effectuer des transports professionnels de personnes dans des autocars ne comptant pas plus de seize places assises outre le siège du conducteur et dans des minibus (en trafic interne, ces transports seront également admis avec des véhicules comptant plus de seize places assises, outre celle du conducteur).

Enfin, les titulaires du permis de conduire de la sous-catégorie D1 avec le code 106 et de la catégorie C seront aussi autorisés à transporter des personnes à titre professionnel au moyen de voitures automobiles lourdes ne comptant pas plus de huit places assises.

Droit transitoire (contrôles relevant de la médecine du trafic)

Les personnes qui, au moment de l'entrée en vigueur du nouveau droit, sont titulaires d'une autorisation TPP, mais non d'un permis de conduire d'une catégorie professionnelle, ne devront plus se soumettre à des contrôles relevant de la médecine du trafic avant l'âge de 75 ans. Une fois cet âge atteint, elles devront s'y soumettre tous les deux ans et remplir les exigences médicales minimales du 1^{er} groupe définies à l'annexe 1 P-OAC. Aucune disposition transitoire n'est donc nécessaire.

Durant la « période de rappel » visée à l'art. 27, al. 1^{bis}, let. a et c, OAC, certaines personnes devront être convoquées à un contrôle relevant de la médecine du trafic. Or, le contrôle deviendra caduc à compter de l'entrée en vigueur du nouveau droit. Cependant, il n'est pas nécessaire de régler cette question en détail et de manière uniforme pour toute la Suisse dans l'OAC, car elle relève des affaires courantes des autorités cantonales. Ces dernières devront veiller à ce qu'à partir de l'entrée en vigueur du nouveau droit, aucun conducteur ne soit convoqué à un contrôle relevant de la médecine du trafic ni ne doive se soumettre à un tel contrôle au seul motif qu'il est titulaire d'une autorisation TPP. Elles pourront par exemple convoquer les titulaires d'une autorisation TPP, mais d'aucun permis de conduire d'une catégorie professionnelle uniquement si le résultat du contrôle est exigible avant l'entrée en vigueur du nouveau droit.

Annexes 1, 2a, 3, 3a et 4

Dans les annexes en question, les renvois placés sous les numéros des annexes sont indiqués de manière plus précise, et l'expression « autorisation de transporter des personnes à titre professionnel » est supprimée, en raison de la suppression de ladite autorisation. En outre, l'« autorisation

d'enseigner la conduite » est explicitement mentionnée dans les annexes 1, 2a, 3 et 3a, étant donné que ses titulaires continueront d'être soumis aux exigences médicales minimales plus sévères du 2^e groupe et que cet élément ne peut plus être réglé via l'autorisation TPP.

Annexe 12

Ch. III, let. G : l'autorisation TPP sera supprimée. Il n'est donc plus nécessaire de prévoir un examen pratique de conduite permettant de l'obtenir.

Ch. IV, phrase introductive et 2^e tiret, et ch. V (transport professionnel de personnes au moyen de véhicules légers affectés au transport de personnes) : l'examen pratique de conduite permettant d'obtenir l'autorisation TPP sera aboli. Les exigences concernant la durée de l'examen et l'itinéraire à parcourir ainsi que celles relatives aux véhicules servant aux examens peuvent donc être supprimées. Par ailleurs, la phrase introductive a fait l'objet d'une simple adaptation formelle.

3.5 Ordonnance sur l'admission des moniteurs de conduite et sur l'exercice de leur profession (OMCo)

Art. 2, let. e

Étant donné que l'autorisation TPP ne sera plus nécessaire à l'avenir, il est superflu d'en maintenir la mention dans la définition de l'enseignement de la conduite.

Art. 4, let. b et c

Étant donné que l'autorisation TPP sera supprimée, il ne sera plus nécessaire de dispenser une formation en vue de son obtention, et cette formation ne doit donc plus être incluse dans les autorisations d'enseigner la conduite des catégories B et C.

Art. 5, al. 1, let. c

Étant donné que l'autorisation TPP sera supprimée, il ne sera plus nécessaire d'en disposer pour obtenir l'autorisation d'enseigner la conduite de la catégorie B ou C.

Les titulaires d'une autorisation d'enseigner la conduite doivent satisfaire aux exigences médicales minimales plus sévères du 2^e groupe (annexe 1 OAC). Cet élément est actuellement mis en œuvre comme suit dans le droit en vigueur : pour obtenir une autorisation d'enseigner la conduite, il faut être titulaire de l'autorisation TPP (art. 5, al. 1, let. c, OMCo), car des exigences médicales minimales plus sévères s'appliquent précisément aux titulaires de cette dernière (annexe 1 OAC).

Comme l'autorisation TPP sera supprimée, il est nécessaire de prévoir désormais dans l'OMCo que les titulaires d'une autorisation d'enseigner la conduite devront toujours satisfaire aux exigences médicales minimales plus sévères du 2^e groupe (annexe 1 OAC). Il n'est pas prévu de durcir ces exigences, qui resteront donc les mêmes qu'aujourd'hui.

Art. 8

Aujourd'hui, les moniteurs de conduite doivent en tout temps être titulaires de l'autorisation TPP au sens de l'art. 25 OAC et, donc, satisfaire aux exigences médicales minimales plus sévères prescrites pour son obtention. Puisque l'autorisation TPP sera supprimée, l'art. 8 en question doit prévoir explicitement que les moniteurs de conduite devront toujours satisfaire aux exigences médicales minimales plus sévères du 2^e groupe (annexe 1 OAC). Il n'est pas prévu de durcir ces exigences, qui resteront donc les mêmes qu'aujourd'hui.

Art. 27, let. a

Actuellement, l'autorité cantonale compétente doit retirer l'autorisation d'enseigner la conduite pour une durée indéterminée lorsque le moniteur de conduite n'est plus en possession de l'autorisation TPP. La perte de cette autorisation est généralement due au fait que son titulaire ne satisfait plus aux exigences médicales minimales plus sévères prescrites.

Étant donné que l'autorisation TPP sera supprimée, l'actuelle disposition relative à sa perte doit être abrogée et remplacée par une nouvelle disposition prévoyant que l'autorisation d'enseigner la conduite sera retirée pour une durée indéterminée lorsque son titulaire ne satisfait plus aux exigences médicales minimales plus sévères du 2^e groupe (annexe 1 OAC).

3.6 Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Art. 100, al. 1^{bis}

Selon l'art. 100, al. 1, let. b, les véhicules dont les conducteurs sont soumis à l'OTR 2 doivent être équipés d'un tachygraphe. Avec la réglementation proposée, cette obligation ne s'appliquera pas si les conducteurs concernés enregistrent la durée du travail et du repos au moyen d'une application électronique selon l'art. 16b OTR 2.

3.7 Ordonnance portant mise en vigueur partielle de la modification du 17 mars 2023 de la loi fédérale sur la circulation routière

Article unique

L'art. 25, al. 2^{bis}, LCR adopté par le Parlement le 17 mars 2023 donne au Conseil fédéral la compétence d'autoriser, en lieu et place des appareils servant à enregistrer la durée des courses, la vitesse ou d'autres faits analogues, d'autres outils d'enregistrement tels que des programmes électroniques installés sur des unités mobiles, et de définir les conditions et exigences applicables. Cette disposition doit entrer en vigueur dans le cadre de la révision partielle en question et servir de base à la modification de l'OTR 2.

Lors de la révision partielle de la LCR de mars 2023, le Parlement avait adopté d'autres modifications qui n'ont pas pu être mises en œuvre jusqu'ici, car elles nécessitaient d'être précisées par voie d'ordonnance. Ces changements devraient entrer en vigueur en 2026 au plus tard.

4 Conséquences

4.1 Conséquences pour la Confédération

Les modifications proposées n'auront pas de conséquences sur les finances, les effectifs ou d'autres domaines de la Confédération. Cette dernière ne participera pas au développement ni à l'entretien des applications électroniques de saisie de la durée du travail, de la conduite et du repos.

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

La suppression de l'autorisation TPP diminuera la charge de travail pesant sur les cantons : ceux-ci n'auront plus à examiner les demandes correspondantes, à gérer le questionnaire nécessaire à cet effet, à délivrer les autorisations, à contrôler régulièrement que les titulaires de ces dernières remplissent toujours les conditions requises pour sa possession et à retirer l'autorisation le cas échéant. Ils ne devront plus non plus vérifier les preuves que les exigences médicales minimales plus sévères sont remplies, ni convoquer régulièrement les conducteurs concernés aux contrôles relevant de la médecine du trafic.

Lors des contrôles routiers, les forces de police devront également contrôler les applications électroniques. Néanmoins, les données seront nettement plus lisibles et faciles à contrôler dans les applications certifiées que sur les disques des tachygraphes analogiques traditionnels. Pour la police, la charge de travail liée aux contrôles routiers ne devrait donc pas connaître de changements significatifs.

La réduction des obstacles à l'accès au marché se traduira par une tendance à l'augmentation des offres de services de transport professionnel et de covoiturage en particulier. Cette augmentation des possibilités de covoiturage pourra contribuer à désengorger les centres urbains et les agglomérations, ainsi qu'à améliorer les liaisons entre les régions de montagne et les centres.

La suppression de l'autorisation TPP permettra en outre de recruter davantage de conducteurs d'ambulances sans frais supplémentaires (contrôle médical, examens). Cela profitera non seulement aux centres urbains et aux agglomérations, mais aussi et surtout aux régions de montagne moins bien desservies.

Les modifications proposées n'auront pas d'incidences sur les compétences des cantons (et des communes) en matière de police du commerce, en particulier sur leurs prescriptions dans le domaine (par ex. licences de taxi) concernant le transport professionnel de personnes au moyen de voitures de tourisme (services de taxi et de limousine).

4.3 Conséquences économiques

Les modifications proposées favoriseront les offres de services de transport professionnels et tendront à élargir le marché des prestataires, ce qui aura en principe un effet positif sur la concurrence. La suppression de l'autorisation TPP au niveau fédéral entraînera une déréglementation et réduira les contraintes pesant sur l'économie. Elle supprimera notamment les obstacles à l'offre de services de transport à titre d'activité accessoire, contribuant ainsi à lutter contre la pénurie de main-d'œuvre qualifiée.

Les prestataires des contrôles relevant de la médecine du trafic perdront un domaine d'activité, de même que les moniteurs de conduite. Ces derniers seront toutefois déchargés de l'obligation d'obtenir eux-mêmes une autorisation pour le transport professionnel de personnes.

4.4 Conséquences pour la sécurité routière

Il n'y a pas lieu de s'attendre à des conséquences négatives sur la sécurité routière. La sécurité des véhicules ainsi que la qualité de la formation des conducteurs n'ont cessé de s'améliorer. Le recul massif des accidents graves enregistré à partir des années 1970 concerne aussi les véhicules affectés au transport professionnel de personnes comptant jusqu'à neuf places assises au total.

En 2024, seuls 0,28 % des conducteurs de taxis (soit 570 sur environ 204 100) ont dû restituer leur autorisation TPP au motif qu'ils ne satisfaisaient plus aux exigences médicales minimales prescrites. C'est pourquoi il ne faut pas craindre une détérioration significative de la sécurité routière. Les conducteurs seront toujours soumis à des exigences médicales minimales, mais à celles prévues pour le permis de conduire de la catégorie B.

4.5 Conséquences sociales et environnementales

La tendance attendue à l'élargissement du marché des prestataires pourrait entraîner une baisse des prix des offres de transport et, partant, une augmentation des courses effectuées au moyen de voitures de tourisme. On considère cependant que les modifications proposées n'auront pas d'incidences significatives sur la société et sur l'environnement.

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité

Selon l'art. 182, al. 2, de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst.)¹⁵, le Conseil fédéral veille à la mise en œuvre de la législation. L'al. 1 du même article prévoit en outre que le Conseil fédéral édicte des règles de droit sous la forme d'une ordonnance, dans la mesure où la Constitution ou la loi l'y autorisent.

L'art. 56 LCR prévoit notamment que le Conseil fédéral règle la durée de travail et de présence des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, et veille à ce que l'observation de ces prescriptions fasse l'objet d'un contrôle efficace. L'abrogation de l'OTR 2 pour le transport professionnel de personnes au moyen de voitures de tourisme nécessiterait donc de préalablement modifier la loi. Les

¹⁵ RS 101

modifications proposées concernant l'autorisation TPP et les exigences médicales minimales relèvent en revanche de la compétence du Conseil fédéral, car il peut édicter des prescriptions sur la formation des conducteurs de véhicules automobiles en vertu de l'art. 15, al. 4, LCR. Le Conseil fédéral n'est pas tenu de prescrire une autorisation TPP, ni de fixer des exigences médicales plus sévères pour les conducteurs professionnels que pour les conducteurs non professionnels. Par ailleurs, conformément à l'art. 25, al. 2, let. i, LCR, Conseil fédéral édicte des dispositions sur les appareils servant à enregistrer la durée des courses, la vitesse ou d'autres faits analogues ; il prévoit notamment l'installation de tels dispositifs sur les véhicules conduits par des chauffeurs professionnels, pour permettre de contrôler la durée de leur travail, ainsi que, le cas échéant, sur les véhicules conduits par des personnes qui ont été condamnées pour excès de vitesse. Enfin, l'art. 25, al. 2^{bis}, LCR adopté le 17 mars 2023 prévoit qu'en lieu et place des appareils visés à l'al. 2, let. i, de ce même article, le Conseil fédéral peut autoriser d'autres outils d'enregistrement tels que des programmes électroniques installés sur des unités mobiles et définir les conditions et exigences applicables.

Les modifications juridiques proposées s'inscrivent donc dans le cadre du mandat de légiférer et de la compétence du Conseil fédéral.

5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Il n'existe pas, au niveau international, d'autorisation spécifique pour le transport professionnel de personnes, ni d'exigences médicales minimales plus sévères pour les conducteurs de taxis. Les modifications proposées n'enfreignent donc aucune obligation internationale de la Suisse.

5.3 Forme de l'acte à adopter

Conformément à l'art. 182, al. 1, Cst., le Conseil fédéral édicte des règles de droit sous la forme d'une ordonnance.