Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Nouveau régime d'admission des véhicules

État en décembre 2021

Mandants	Manfred Jungo (OFROU), Lorenzo Cascioni (OFROU)
Chef de projet	Frank Wittwer (OFROU)
Chef de projet technique	Marcel Regamey (OFROU)
Auteurs	Marcel Regamey (OFROU), Anton Keller (OFROU), Daniel Zemp (OFROU)
Classification	Non classifié
Statut	En cours, validé

Liste des modifications

Date	Version	Modification	Auteur
9.12.2021	V1.0	Version initiale	Marcel Regamey, Daniel Zemp, Anton Keller
13.12.2021	V1.1	Modifications concernant l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2 et l'établissement de l'étiquette-énergie	Anton Keller

Table des matières

Table des matières 2
Liste des illustrations 2
1. Situation initiale 3
2. Nécessité d'une réforme 3
3. Mise en œuvre du projet 4
3.1 Livraison des données concernant le véhicule 6
3.2 OFEN, exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2 9
3.3 Étiquette-énergie 9
3.4 Admission des véhicules 10
3.5 Correction des données 10
4. Introduction 10
4.1 Livraison des données concernant le véhicule 10
4.2 Exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2 11
4.3 Étiquette-énergie 11
4.4 Admission des véhicules 11
4.5 Contrôle physique des véhicules / Contrôle périodique 11
5. Questions-réponses sur le nouveau régime d'admission 12
6. Définitions, acronymes et abréviations 14

Liste des illustrations

Illustration 1 : Situation actuelle 3
Illustration 2 : Représentation des parties prenantes et des processus 4
Illustration 3 : Cas d'application 6

1. Situation initiale

En Suisse, les véhicules peuvent être admis à la circulation au moyen d'une réception par type (RT), d'une fiche de données (FD) ou d'un certificat de conformité européen (*Certificate of Conformity – CoC*). Actuellement, environ 83 % des véhicules sont admis à la circulation via une fiche de données et environ 10 % au moyen d'une réception par type suisse ou d'une réception par type parallèle. Les 7 % d'admissions restants s'effectuent avec un CoC.

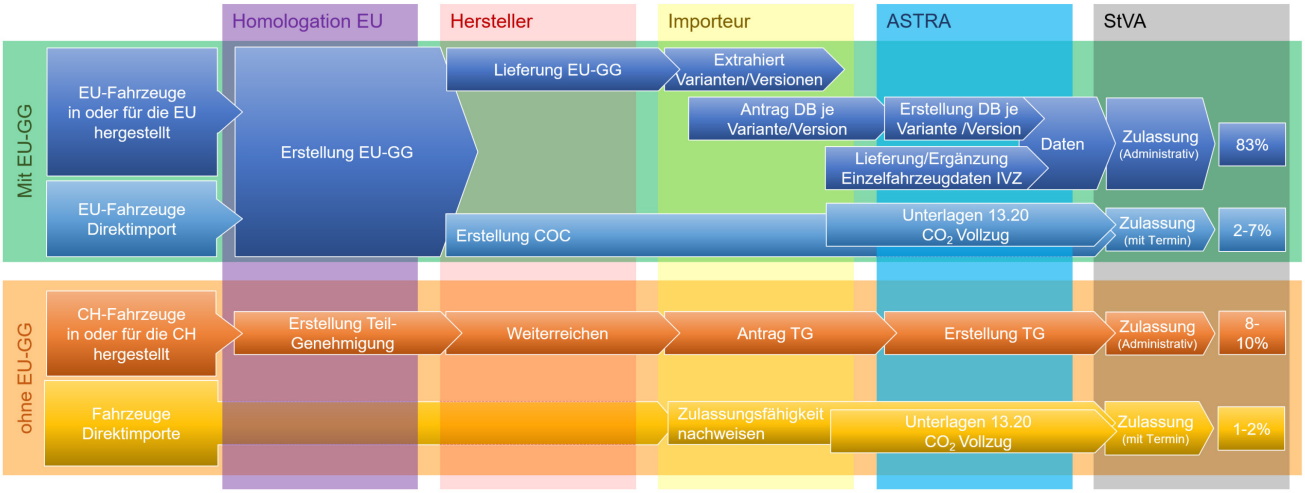

Illustration 1 : Situation actuelle

Aujourd'hui déjà, les grands importateurs traitent les données de la FD et de la RT avant une mise en circulation, envoient ces dernières par lots au SIAC afin que les cantons puissent interroger ce système pour chaque véhicule.

2. Nécessité d'une réforme

Dans l'Union européenne, une grande partie des véhicules est d'ores et déjà mise en circulation au moyen d'un CoC. Les États membres sont tenus d'autoriser l'admission, la vente et la mise en service si un certificat de conformité valable, autrement dit un CoC, leur est présenté. Un CoC est donc suffisant pour l'admission des véhicules. Actuellement, celui-ci doit encore être établi sur papier. Cette pratique va toutefois changer, étant donné que le règlement (UE) 2018/858 du 30 mai 2018 prévoit qu'à partir du 5 juillet 2026, les véhicules des catégories M, N et O devront être mis en circulation au moyen d'un certificat de conformité électronique valable (eCoC) sur l'ensemble du territoire de l'UE. Afin de faciliter l'échange d'informations sur les réceptions par type entre les autorités, il est prévu de créer une banque de données électronique commune. Dans le même temps, à compter du 1er septembre 2025, les États membres devront être en mesure de saisir les données du CoC sous forme électronique (eCoC). Cette disposition est liée à l'art. 37, par. 1, du règlement 2018/858, qui oblige les constructeurs automobiles, à partir du 5 juillet 2026, à remettre le certificat de conformité sous forme électronique à compter de la date de construction à l'autorité ayant délivré la réception générale pour les types de véhicules concernés. Dès lors, les constructeurs ne devront plus établir de CoC sur papier. Ensuite, les États membres veilleront à leur tour à échanger les données des véhicules avec les autorités des autres États membres. Cette évolution dans l'Union européenne ne contraint pas directement la Suisse à disposer d'un

système compatible avec celui de l'UE. Toutefois, du point de vue des constructeurs et des importateurs suisses, une uniformité des systèmes se justifie. De premières décisions politiques ont été prises, qui impliquent un certain nombre de mesures. La motion Darbellay oblige ainsi la Confédération à permettre l'admission de tous les véhicules neufs sans présentation au service cantonal des automobiles, sur la seule base d'un CoC. La mise en œuvre concrète de la motion doit attendre jusqu'à ce qu'une solution informatique soit trouvée pour la gestion des données du CoC. À cet égard, si la Suisse s'aligne bien sur la procédure appliquée par l'UE, l'OFROU entend cependant mettre en place un système électronique d'échange de données des e-CoC plus rapidement que ne le prévoit le calendrier européen. À cette fin, il a attribué un mandat pour le projet IVI.

En matière d'émissions, la législation européenne se fonde sur des données individuelles relatives aux véhicules, ce qui nécessite des adaptations en Suisse pour l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2, l'établissement de l'étiquette-énergie et l'imposition des véhicules. Dans ces domaines, il est en effet encore courant d'utiliser les données d'une RT ou d'une FD (formation de *clusters* sur la base de la variante/version). Actuellement, les données plus précises fournies par le constructeur pour un véhicule ne sont utilisées que pour les importations directes.

Afin de pallier l'imprécision des données relatives aux types (*cluster*), les importateurs ont déployé ces dernières années des efforts considérables pour délimiter le plus précisément possible le champ d'application des RT et des FD de manière à ce que ces dernières forment quasiment un jeu de données individuelles. Cette démarche a entraîné une nette augmentation des RT et des FD et, partant, un surcroît de travail considérable pour les collaborateurs de l'OFROU et des importateurs. Il en résulte une qualité de données insuffisante et un travail important de mise au net.

Enfin, il est également prévu de remplacer l'application métier TARGA vieillissante, utilisée pour établir les réceptions par type, par une solution informatique plus moderne.

3. Mise en œuvre du projet

Afin de mettre en lumière les incidences techniques, des schémas synoptiques ont été élaborés. Ces derniers décrivent les exigences applicables aux processus et aux applications métier à un haut niveau d'abstraction. Leur structure fait apparaître les domaines d'activité et les parties prenantes.

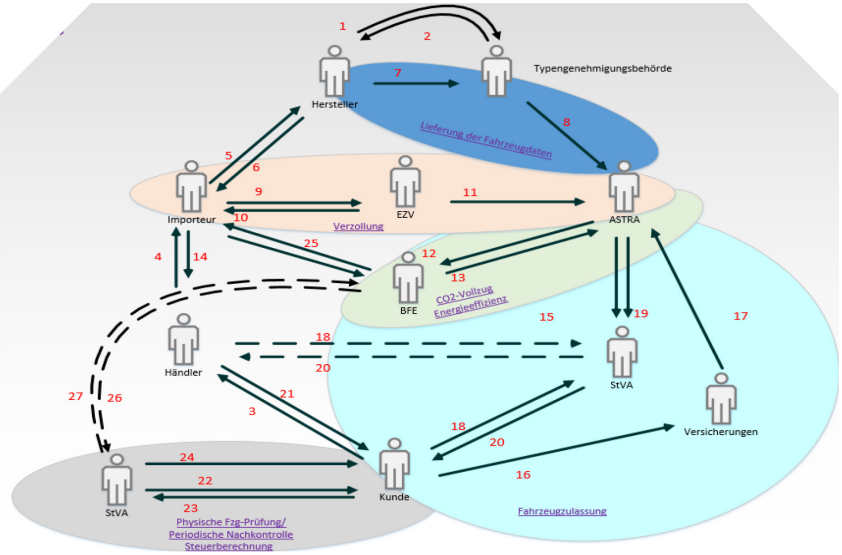

Illustration 2 : Représentation des parties prenantes et des processus

À l'avenir, le déroulement du nouveau processus d'admission des véhicules se présentera comme suit (grands importateurs) :

1. Demande de réception générale UE
2. La réception générale UE est délivrée.
3. Le client commande le véhicule.
4. Le revendeur transmet la commande.
5. L'importateur commande le véhicule.
6. Le véhicule est construit et expédié à l'importateur.
7. Le CoC est établi et envoyé à l'autorité compétente en matière de réception par type.
8. L'autorité chargée de la réception par type contrôle les données et les envoie au pays de destination.
9. L'importateur établit la déclaration en douane.
10. L'importateur reçoit la quittance douanière.
11. L'OFDF envoie les données d'importation à l'OFROU.
12. L'OFROU livre les données en vue de l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2 et de l'établissement de l'étiquette-énergie.
13. L'OFROU reçoit la catégorie d'efficacité énergétique.
14. L'importateur expédie le véhicule au revendeur.
15. Le client souscrit une assurance pour le véhicule.
16. L'assurance établit l'AAe.
17. La demande de 1re mise en circulation en Suisse est déposée.
18. L'OFROU envoie les données du véhicule et les données d'importation au SAN.
19. L'OFROU transmet l'AAe au SAN.
20. Le permis de circulation et les plaques sont envoyés ou remis en mains propres.
21. Le véhicule est livré et mis en service.
22. Le client reçoit une convocation pour faire inspecter périodiquement son véhicule.
23. Le client honore le rendez-vous.
24. Le SAN envoie chaque année la facture pour la taxe sur la circulation routière.
25. Exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2 pour les grands importateurs.
26. Influence sur l'imposition des véhicules dans les cantons.
27. Influence sur la qualité des données dans le processus d'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2.

Important : le présent document vise à mettre en évidence la direction dans laquelle le système suisse d'admission des véhicules va évoluer et le point de vue actuel en la matière. Les indications qu'il contient sont données sans prétention d'exhaustivité ni d'exactitude par

rapport à l'avenir. Autrement dit, elles peuvent encore évoluer ou être décalées au fur et à mesure du développement du projet de nouveau régime d'admission des véhicules.

3.1 Livraison des données concernant le véhicule

Parties prenantes : constructeur, autorité compétente en matière de réception par type, OFROU, importateur

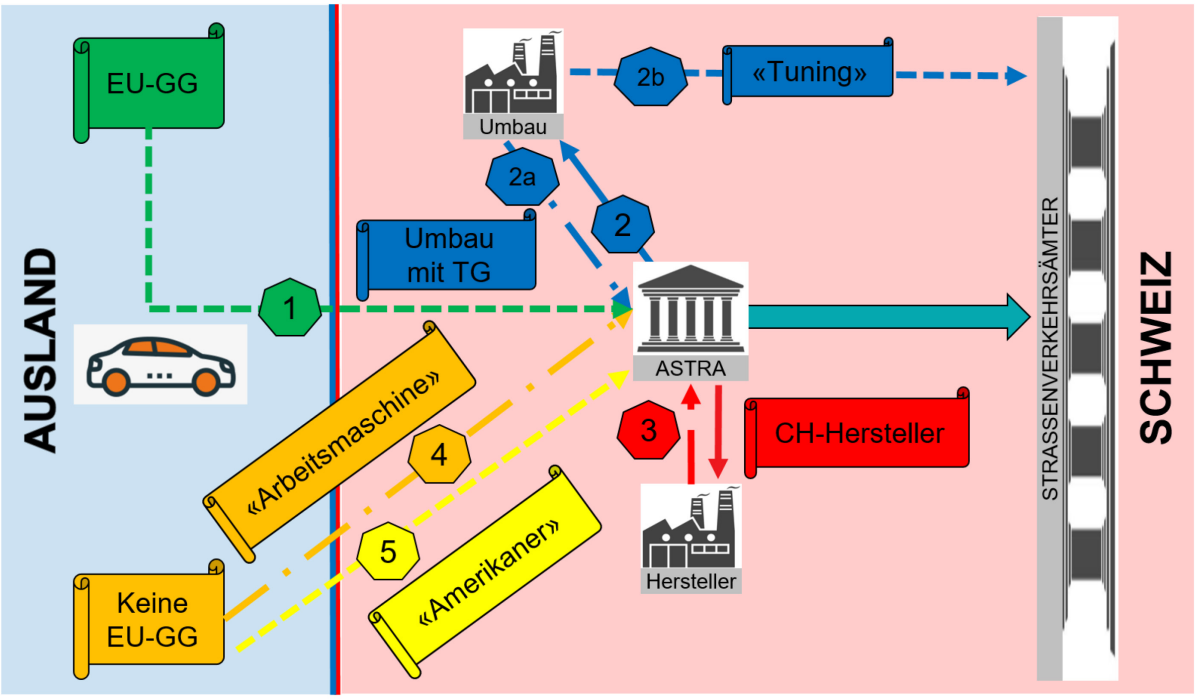

Illustration 3 : Cas d'application

3.1.1 Cas 1 : importation de véhicules bénéficiant d'une réception générale UE

1 Désormais, le constructeur d'un véhicule n'aura pour interlocuteur qu'une seule autorité compétente en matière de réception par type UE. C'est auprès de cette dernière qu'il déposera une demande de réception générale UE pour les types de véhicules qu'il construit. Une fois la réception délivrée, le constructeur pourra commercialiser ce type de véhicule via ses canaux de vente dans toute l'Europe. Pour les véhicules qu'il construit et distribue via les différents canaux de vente, il envoie à l'autorité compétente en matière de réception par type UE un eCoC correspondant au véhicule. L'autorité contrôle le jeu de données et le met ensuite à la disposition du pays de destination via le réseau EUCARIS.

Remarque : à partir de 2023, l'OFROU devra faire en sorte que les CoC sur papier soient disponibles sous forme numérique.

On distingue trois types d'importation : l'importation parallèle, l'importation directe et l'importation générale. La procédure pour les importations parallèles et directes peut être la même que pour les importations générales.

Importation générale :

L'importateur général doit se faire enregistrer par l'OFROU. Il fournit à ce dernier les données d'importation concernant le véhicule (VIN, numéro de matricule, marque, numéros IDE/REE,

code de titulaire d'une réception par type, quittance douanière, etc.) et donne son accord pour que l'OFROU rende publiques les données de l'importateur et celles concernant le véhicule. Le formulaire 13.20a doit toujours être rempli.

Les obligations des importateurs et des revendeurs telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) 2018/858 sont signalées à l'importateur général. Celui-ci indique à l'OFROU le point d'accès aux informations du système de diagnostic embarqué (OBD) et aux informations du constructeur sur la réparation et l'entretien des véhicules conformément à l'annexe X du règlement (UE) 2018/858.

Importation parallèle et importation directe :

L'importateur parallèle ou direct s'enregistre également auprès de l'OFROU (cf. importateur général).

Après le dédouanement du véhicule, il remplit la déclaration d'importation et l'envoie à l'OFROU. Ce dernier contrôle si le véhicule en question dispose d'un eCoC et le notifie à l'importateur.

Cette notification permet d'informer l'importateur que les données concernant le véhicule (eCoC) ont pu ou non être recueillies auprès de l'autorité compétente en matière de réception par type UE. Si tel est le cas, la notification contient un document PDF comprenant les données du véhicule (dans un premier temps, un formulaire 13.20a prérempli, et ultérieurement un document dans un format à définir encore) ainsi que des informations sur l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2. Dans la négative, l'importateur parallèle ou direct est invité à fournir la version papier du CoC associé au véhicule ou les données correspondantes sous forme électronique. Une fois les données du véhicule enregistrées, l'importateur reçoit un document PDF contenant ces données ainsi que les informations sur l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2. Avec la progression de la mise en oeuvre du règlement (UE) 2018/858 dans les États membres de l'UE, la quantité de CoC sur papier ira en diminuant.

Publication des données :

La fiche de données électronique contiendra essentiellement les données du CoC et sera accessible via le numéro de matricule. Elle rendra publics la catégorie d'efficacité énergétique et son historique. Les données concernant l'importateur parallèle ne seront quant à elles publiées qu'avec l'accord exprès de ce dernier. En cas d'importation directe, l'importateur ne sera pas indiqué, étant donné que celui-ci ne peut valider ses données dans le processus (s'il est enregistré à l'OFROU, il obtient le statut d'importateur parallèle). Les données relatives à l'importateur général seront publiées sur la base de son accord.

SAN :

Les services des automobiles reçoivent les données via une interface avec le SIAC pour l'admission à la circulation. Les experts chargés des contrôles des véhicules peuvent consulter les fiches de données électroniques dans le SIAC.

Constructeurs effectuant des aménagements :

2 3 Les constructeurs effectuant des modifications et des aménagements sur les véhicules peuvent se procurer les CoC électroniques des produits semi-finis ou des véhicules de base auprès de l'OFROU, dans la mesure où ceux-ci sont disponibles (cas 3). Les étapes suivantes sont présentées aux chap. 3.1.2 à 3.1.4.

3.1.2 Cas 2a : aménagement avec RT, production suisse d'une étape complémentaire avec RT-CH (aménagement/modification de plusieurs véhicules)

2a

Pour les constructeurs suisses de véhicules complétés (par ex. édition suisse d'un type de véhicule, aménagement spécial en série, etc.), l'OFROU est l'interlocuteur en matière de réception par type suisse. Le constructeur dépose auprès de l'OFROU une demande de réception par type suisse pour le véhicule complété. L'OFROU délivre la RT pour cette étape et permet au constructeur suisse d'établir les données initiales des véhicules sur la base de la RT et du eCoC de l'étape précédente. Les eCoC des étapes précédentes sont fournis par le constructeur étranger pour tous les types d'importation.

3.1.3 Cas 2b : « *tuning* » sur un seul véhicule

2b

Le *tuning* désigne toutes les modifications apportées à un véhicule et qui ne sont pas couvertes par une réception par type. Si ces modifications doivent faire l'objet d'une déclaration et d'un contrôle (art. 34, al. 2, OETV), le véhicule doit être contrôlé par le service des automobiles avant la 1re mise en circulation (art. 29, al. 4, OETV).

3.1.4 Cas 3 : constructeurs suisses, production suisse ou destinée exclusivement au marché suisse

3

Les constructeurs suisses sont des constructeurs qui produisent des véhicules en Suisse (par ex. AEBI), à l'étranger et pour le marché suisse (par ex. remorques) ainsi que des pièces uniques avec ou sans véhicule de base UE (par ex. fourgons pompe-tonne). Pour les véhicules de série destinés exclusivement au marché suisse, l'OFROU est l'interlocuteur en matière de réception par type suisse (RT-CH). Le constructeur suisse dépose auprès de l'OFROU une demande en ce sens. L'OFROU délivre la RT et permet au constructeur suisse d'établir les données initiales des véhicules sur la base de la RT. Après entente de l'OFROU et de l'OFDF, un numéro de matricule est attribué.

L'OFROU signale à l'OFEN les véhicules concernés par l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2.

3.1.5 Cas 4 : importation de véhicules sans réception générale UE mais avec une RT-CH (machines de travail)

4

Pour les importateurs généraux de véhicules (par ex. machines de chantier, véhicules agricoles, véhicules de travail) qui ne disposent pas d'une réception générale UE, l'OFROU est l'interlocuteur pour la réception par type suisse (RT-CH). L'importateur dépose auprès de l'OFROU une demande en ce sens. L'OFROU délivre la réception par type et permet à l'importateur d'établir les données initiales des véhicules dans la fiche de données électronique sur la base de la réception par type suisse.

3.1.6 Cas 5 : importation directe de véhicules sans réception générale UE

5

Compte tenu de l'impossibilité de se procurer auprès de l'Union européenne les données concernant les véhicules ne bénéficiant pas d'une réception générale UE, l'importateur direct doit disposer des documents correspondants. Une fois le véhicule enregistré, l'importateur direct reçoit un document PDF contenant les données du véhicule

(actuellement formulaire 13.20a). Le formulaire doit être présenté au service des automobiles où il sera vérifié dans le cadre du contrôle physique du véhicule.

3.2 OFEN, exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2

Les véhicules neufs des catégories européennes M1 (voitures de tourisme [VT]) et N1 (véhicules utilitaires légers [VUL]) qui sont admis à la circulation routière sont en principe soumis aux prescriptions relatives aux émissions de CO_2 pour les véhicules neufs (art. 17, al. 1, de l'ordonnance sur le CO_2[1]). Un véhicule neuf au sens de la législation en matière de CO_2 est un véhicule immatriculé pour la première fois en Suisse ou un véhicule immatriculé pour la première fois à l'étranger moins de six mois avant la date du dédouanement (art. 17*a*, al. 1 et 3, de l'ordonnance sur le CO_2). L'OFROU reste tenu de mettre à la disposition de l'OFEN les données requises pour l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2 (art. 130 de l'ordonnance sur le CO_2). Avec la mise en oeuvre généralisée de l'admission des véhicules au moyen du CoC électronique, les données sont fournies par deux systèmes : l'IVI pour les données initiales des véhicules et le SIAC pour les données de mise en circulation.

L'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2 par genre de véhicule s'effectue séparément. À cet égard, on distingue systématiquement les grands importateurs des petits importateurs. Est réputé grand importateur un importateur dont au moins 50 VT ou 6 VUL par an sont immatriculés pour la première fois en Suisse (art. 18 de l'ordonnance sur le CO_2). Tandis que les grands importateurs calculent les émissions sur la base de la moyenne de leur flotte de véhicules, les petits importateurs les calculent pour chaque véhicule (art. 30 et 35 de l'ordonnance sur le CO_2). Le statut de l'importateur est établi indépendamment du fait qu'il s'agisse d'une importation parallèle, directe ou générale.

3.3 Étiquette-énergie

Parties prenantes : importateurs, revendeurs, services des automobiles, OFEN, OFROU

L'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme est régie par l'annexe 4.1 de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE, RS 730.02) et prescrite pour toutes les voitures de tourisme dont le kilométrage est inférieur à 2000 km (art. 10 OEEE). Elle vise essentiellement à combler les lacunes d'information. Grâce à l'étiquette-énergie, les acheteurs de voitures de tourisme bénéficient d'une transparence accrue et ont ainsi la possibilité de prendre leur décision plus efficacement.

La classification des modèles dans les catégories A à G peut être effectuée dès que l'OFROU a reçu les données d'importation et les données initiales des véhicules. En principe, l'étiquette-énergie ne joue pas de rôle dans l'admission à la circulation, étant donné que le véhicule peut être immatriculé sans cette étiquette. Toutefois, certains cantons ont recours à la classification dans une catégorie d'efficacité énergétique pour calculer l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur. L'OFROU calcule et fournit à l'OFEN et aux autorités d'immatriculation la catégorie d'efficacité énergétique des modèles avec données individuelles.
Remarque : sur son site Internet, l'OFEN offre aux importateurs, aux revendeurs et aux clients la possibilité de créer l'étiquette-énergie. Actuellement, cette opération s'effectue à l'aide du numéro de la réception par type, mais à l'avenir, l'étiquette sera créée au moyen du numéro de châssis (VIN) ou du matricule pour les modèles avec données eCoC.

---

[1] Toutes les références légales citées dans ce chapitre se rapportent à l'ordonnance sur le CO_2 révisée, RS 641.711 (état au 1er janvier 2022).

3.4 Admission des véhicules

Parties prenantes : clients, revendeurs, OFROU, services des automobiles et leurs prestataires de services, compagnies d'assurance

La demande d'immatriculation requiert notamment la remise du formulaire 13.20a. Pour les véhicules disposant de données initiales individuelles (eCoC et fiche de données électronique), il convient de saisir l'acronyme « IVI » ou « IVIX » au lieu du numéro de la réception par type dans le champ 24 du formulaire 13.20a. L'acronyme « **IVI** » désigne le véhicule d'un importateur général ou d'un grand importateur parallèle qui valide la publication de ses données. L'acronyme « **IVIX** » désigne un véhicule directement importé ou le véhicule d'un petit importateur parallèle qui ne souhaite pas être identifié comme tel et dont les données ne sont donc pas rendues publiques.

Le collaborateur chargé du dossier au service des automobiles contrôle le formulaire 13.20a. Si un contrôle au sens de l'art. 30*a* OETV s'avère nécessaire en raison du genre de véhicule ou de la forme de la carrosserie, par exemple, une convocation est adressée à la personne concernée. Pour le contrôle, l'expert du SAN dispose, outre des données du formulaire 13.20a (en version papier ou numérique), de la fiche de données électronique.

Remarque : les prestataires de services ont la possibilité de consulter la fiche de données électronique.

Pour délivrer le permis de circulation, le collaborateur cherche le véhicule dans le système en saisissant le numéro de matricule, le relie aux données relatives au détenteur, à l'AAe, etc. et imprime le permis de circulation, qui peut ensuite être envoyé avec les plaques. **Si un véhicule pour lequel figure l'abréviation IVI/IVIX dans le champ 24 du formulaire 13.20a ne peut être trouvé via le numéro de matricule, le véhicule ne peut pas être mis en circulation ! Une étape du processus n'a pas dû être exécutée correctement, par exemple le dédouanement.** Seul un problème technique du système, identifié après vérification auprès de l'OFROU, peut donner lieu à une immatriculation provisoire du véhicule avec une fiche d'homologation « X » selon la procédure ordinaire, sur présentation de tous les documents requis à cette fin. Les données des véhicules qui ont été modifiées par erreur peuvent être rétablies. Pour modifier les attributs pertinents, il faut marquer d'un « Z » le jeu de données dans le code supplémentaire de la fiche d'homologation. Cela signifie que le véhicule ne correspond plus totalement à la réception générale UE ou au eCoC.

3.5 Correction des données

Il peut être nécessaire que des données soient corrigées par le constructeur ou dans le cadre de modifications.

4. Introduction

Ce chapitre décrit la situation au moment de la mise à jour du 14 novembre 2021.

4.1 Livraison des données concernant le véhicule

4.1.1 Cas d'une importation générale, futur cas normal pour tous les types d'importation (3.1.1)

L'infrastructure est conçue pour recevoir les eCoC de l'autorité compétente en matière de réception par type. Une banque de données est créée pour stocker les informations relatives

à l'importation, à l'importateur et aux véhicules. Une planification est établie avec les importateurs afin de pouvoir fournir de manière échelonnée les données concernant les véhicules d'une marque après l'autre au moyen de l'application IVI, après la mise en service réussie avec le partenaire test Mercedes-Benz Suisse SA. Dans un premier temps, seuls les véhicules entièrement carrossés des catégories M1 et N1 seront traités avec IVI.

4.1.2 Cas d'une importation parallèle ou directe

Les importateurs parallèles pourront en principe bénéficier du nouveau régime d'admission à partir de début 2022, pour autant que leur importateur général respectif ait fait le nécessaire et soit lui-même enregistré à l'OFROU. Pour l'importation directe, les données seront encore traitées selon le processus actuel en 2022.

4.1.3 Production suisse ou destinée exclusivement au marché suisse

Pour les véhicules bénéficiant d'une réception par type suisse, les données IVI ne pourront être fournies qu'une fois le projet RT-CH achevé, ce qui devrait être le cas en 2023.

4.2 Exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2

4.2.1 Grands importateurs

Durant la phase transitoire qui devrait se terminer début 2024, les données d'exécution destinées à l'OFEN seront fournies à partir des analyses de deux systèmes.

4.2.2 Petits importateurs

Jusqu'à ce que l'OFEN se charge de l'exécution des prescriptions applicables en matière d'émissions de CO_2, celle-ci se fera à l'aide de l'application TARGA. Le formulaire 13.20a. tamponné constitue donc toujours la preuve de l'exécution.

4.3 Étiquette-énergie

L'outil mis au point par l'OFEN pour créer l'étiquette-énergie à partir des données individuelles sur les véhicules est en phase de test. Il est prévu que l'application soit disponible à partir de 2022 sur le site Internet de l'OFEN.

4.4 Admission des véhicules

Après la première mise à jour de novembre 2021, les véhicules avec données initiales individuelles vont arriver peu à peu sur le marché. Ces véhicules pourront tous être recherchés dans l'application via le numéro de matricule. Les systèmes des cantons peuvent créer un lien Internet direct vers l'eCoC via le numéro de matricule. L'eCoC apparaît alors dans une fenêtre de navigation distincte.

4.5 Contrôle physique des véhicules / Contrôle périodique

L'accès aux informations du véhicule (fiche de données électronique) sera disponible à partir de janvier 2022. Les importateurs continueront de remettre les formulaires 13.20a préremplis.

5. Questions-réponses sur le nouveau régime d'admission

Question		Réponse
1	À partir de quand sera-t-il possible de passer au eCoC pour l'admission à la circulation en Suisse ?	Le système est opérationnel depuis le 14 novembre 2021. Sa fiabilité est testée avec un nombre restreint de véhicules jusqu'à fin 2021. À partir de janvier 2022, le système sera disponible pour tous les importateurs qui sont prêts et se sont fait enregistrer. L'introduction s'effectuera de manière échelonnée.
2	Quels genres de véhicules pourront être admis en Suisse à l'avenir au moyen d'un eCoC ?	Le système actuel est prévu pour les véhicules des catégories européennes M (voitures de tourisme), N (véhicules utilitaires) et O (remorques) disposant d'une réception générale UE et d'un eCoC.
3	À partir de quand les admissions se feront-elles uniquement avec les données du eCoc?	Il est prévu qu'à compter du 5 juillet 2026 au plus tard, l'admission des véhicules des catégories européennes concernées selon le règlement (UE) 2018/858 ne pourra plus s'effectuer qu'au moyen des données du eCoC.
4	En quoi l'ensemble du processus d'homologation va-t-il changer ?	En principe, les réceptions par type et les fiches de données seront supprimées pour la plupart des véhicules. Le flux de données du constructeur au service des automobiles en passant par la douane, l'importateur, l'OFROU et l'OFEN sera optimisé. Il ne s'agit pas seulement de remplacer les données sur les types par les données individuelles. Nous allons aussi numériser une grande partie du flux de données.
5	Que se passe-t-il si un constructeur/importateur n'est actuellement pas encore prêt sur le plan technique pour être en mesure de livrer les données du eCoC ? Peut/doit-il déjà se faire enregistrer ?	Il est prévu de numériser également les CoC classiques et de les transférer dans IVI (à partir de fin 2022). Si un constructeur ou un importateur n'est pas encore prêt aujourd'hui mais qu'il sait déjà quand ce sera le cas avec quelle marque, il peut déjà se faire enregistrer. Les marques seront mises en ligne les unes après les autres.
6	Combien de temps dure le traitement des données depuis le dépôt de la déclaration d'importation jusqu'à la mise en ligne du véhicule dans le SIAC ?	Tout dépend du nombre d'importations de véhicules déclarées en même temps. Le traitement électronique ne prend en règle générale que quelques secondes par véhicule. Il faut veiller à ce que les déclarations d'importation ne soient consultées qu'aux heures de travail habituelles. L'ensemble du traitement peut durer toute une journée en fonction du nombre de dossiers. Pour les petits importateurs, s'y ajoute la durée de la procédure de certification des émissions de CO_2.

7	Où peut-on trouver la fiche de données électronique ?	À partir de décembre 2021/janvier 2022, la fiche de données électronique sera accessible à tous via le numéro de matricule sur le site Internet de l'OFROU.
8	Le numéro de la réception par type est-il encore nécessaire au moment du dédouanement ? Que contiendra le champ 24 sur le formulaire 13.20a (numéro de la RT) ?	Étant donné que les véhicules enregistrés dans IVI ne sont plus admis avec des données sur les types mais avec des données individuelles spécifiques, le numéro de la réception par type suisse n'est plus nécessaire dans l'ensemble du processus d'admission. Le champ 24 du formulaire 13.20a pour ces véhicules contiendra la mention « IVI » ou « IVIX ».
9	Qu'entend-on par « remplir dûment » le rapport d'expertise 13.20a ?	Les exigences à respecter pour établir le rapport d'expertise 13.20a sont définies dans les instructions y relatives. Des discussions seront encore menées avec les cantons afin de déterminer de quelles informations ils auront encore effectivement besoin dans le nouveau régime d'admission.
10	Comment procèdera-t-on à l'avenir avec le règlement européen sur les « fins de série (EOS) » ?	Aucune modification n'est prévue à cet égard. Les véhicules qui seront ou ont été importés avant la fin du jour de référence seront considérés comme conformes aux prescriptions.
11	En quoi les modifications apportées à un véhicule neuf avant sa première mise en circulation, par ex. dispositif d'attelage, roues, chauffage de stationnement, ont-elles une incidence sur la procédure d'admission ?	Comme jusqu'ici en cas de contrôle garage, les véhicules IVI ne pourront être immatriculés dans le cadre d'un contrôle administratif que s'ils n'ont fait l'objet d'AUCUNE modification devant être déclarée et contrôlée. La compétence et la responsabilité pour l'application des prescriptions relèvent des cantons. C'est à ces derniers qu'il appartient de déléguer certains travaux à des personnes physiques ou morales, par exemple le contrôle garage d'attelages neufs sur des voitures neuves.
12	Le contrôle garage visé à l'art. 32 OETV est-il encore nécessaire ?	Pour les véhicules IVI qui n'ont fait l'objet d'aucune modification devant être déclarée et contrôlée, le contrôle de fonctionnement (au verso du formulaire 13.20a) n'est plus nécessaire. Par contre, le kilométrage et l'état général (pos. 26 a+b) doivent continuer d'être indiqués et confirmés ; signature en pos. 26d.
13	Quelles sont les incidences du nouveau régime d'admission sur l'étiquette-énergie ?	Pour les véhicules IVI, l'étiquette-énergie peut être créée sur le portail de l'OFEN pour chaque véhicule à l'aide du numéro de matricule ou de châssis (numéro VIN).
14	Comment seront traités à l'avenir les véhicules directement importés ?	En principe, les véhicules directement importés pourront eux aussi être traités dans l'application IVI, pour autant qu'il s'agisse de véhicules neufs et qu'ils disposent d'un eCoC.

15	Y a-t-il une possibilité de traiter dans IVI les véhicules d'occasion qui ont été importés par un importateur officiel ?	L'application IVI (*Initial Vehicle Information*) est conçue comme un outil permettant l'immatriculation de véhicules neufs. La question de savoir dans quelle mesure ce système peut éventuellement être utilisé pour des véhicules déjà immatriculés est à l'étude.
16	Comment se présente le nouveau formulaire de demande ?	Fichier CSV, séparation des colonnes par un point-virgule, pas d'encodage en UTF-8.

6. Définitions, acronymes et abréviations

Terme / abréviation	Signification
AAe	Attestation d'assurance électronique
AFD	Administration fédérale des douanes (Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières [OFDF] à partir du 1.1.2022)
CoC	Certificat de conformité européen
eCoC	Certificat de conformité électronique
Fiche de données électronique	Extrait du eCoC, enrichi des données d'importation et d'extraits de la réception par type suisse avec les données sur la construction. Correspond à un jeu de données individuelles.
FD	Fiche de données
Importateur général	Représentant du constructeur
IVI	*Initial Vehicle Information*
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières, anciennement AFD
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFROU	Office fédéral des routes
RT	Réception par type
RT-CH	Base pour les fiches de données électroniques, adaptée à l'admission suisse
SAN	Service des automobiles
SIAC	Système d'information relatif à l'admission à la circulation

Tableau 1 : Liste des abréviations