

VD_OMNI CR.2025.0031 vom 28. Oktober 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-10-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2025.0031

FR: VD_OMNI CR.2025.0031 du 28 octobre 2025

IT: VD_OMNI CR.2025.0031 del 28 ottobre 2025

Regeste

A. _____/Service des automobiles et de la navigation | La procédure d'immatriculation d'un véhicule de marque allemande importé du Japon pour un usage personnel et qui n'a pas fait l'objet d'une réception par type en Suisse fait l'objet d'une procédure propre. Un tel véhicule, dispensé de la réception par type, est soumis à un contrôle individuel de l'autorité cantonale d'immatriculation compétente et ne peut être admis à circuler qu'à condition d'être en tous points conforme aux prescriptions d'émissions et de sécurité. La preuve de cette conformité peut être rapportée au moyen des documents détaillés dans des instructions établies par l'OFROU. Il peut s'agir d'une attestation de conformité délivrée par le constructeur ou d'un rapport établi par un organe d'expertise suisse reconnu. En l'espèce, le recourant ne disposant pas des documents précités - le certificat de conformité du véhicule établi par les autorités japonaises présenté ne pouvant pas être reconnu comme équivalent -, c'est à juste titre que le SAN a exigé de celui-ci qu'il obtienne un rapport d'expertise établi par un organe reconnu afin d'attester de la conformité du véhicule aux prescriptions d'émissions et de sécurité. Après quelques mois, le recourant ne s'étant toujours pas exécuté, l'autorisation de circulation qui lui avait été provisoirement délivrée à cet effet à titre exceptionnel pouvait lui être retirée avec effet immédiat. Recours au TF pendant (1C_686/2025).

Erwägungen

E. 1

a) Contrairement aux décisions rendues en matière de retrait de permis de conduire et d'interdiction de conduire (art. 21 al. 1 de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière [LVCR]; BLV 741.01), les décisions de l'autorité intimée portant sur le retrait des permis de circulation et des plaques de circulation ne peuvent pas faire l'objet d'une réclamation (cf. art. 21 al. 2 LVCR a contrario). La décision attaquée est donc susceptible d'un recours au Tribunal cantonal en application de l'art. 92 al. 1 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]; CDAP CR.2021.0023 du 7 octobre 2021 consid. 1). b) Le recours a été déposé dans le délai de 30 jours dès la notification de la décision attaquée (art. 95 LPA-VD) et respecte les formes prescrites (art. 75 al. 1 let. a, 79 al. 1 et 99 LPA-VD), de sorte qu'il est recevable.

E. 2

Il convient toutefois d'emblée de déclarer irrecevables les conclusions du recourant dirigées contre B. _____. Il s'agit en effet principalement de conclusions en paiement de dommages-intérêts, le recourant reprochant à cette société d'abuser d'une position dominante en faisant obstacle aux réimportations venant concurrencer ses distributeurs agréés en refusant de communiquer des informations nécessaires à l'immatriculation de son véhicule. En effet, la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal n'est pas

compétente dans ce genre de litige, qui relève des autorités civiles. Le tribunal relève en outre en passant qu'il n'est pas compétent pour connaître de l'éventuelle action en responsabilité de l'Etat invoquée dans les motifs du recours.

E. 3

Le recourant se plaint du manque de diligence et du retard dont l'autorité intimée aurait fait preuve dans la procédure d'immatriculation de son véhicule. L'autorité intimée n'aurait pas traité sa demande dans un délai raisonnable en ne rendant pas de décision formelle malgré son insistance, l'empêchant d'introduire les voies de droit nécessaires à la défense de ses intérêts. Elle l'aurait également mal orienté pour obtenir les documents permettant d'obtenir l'immatriculation de son véhicule. En parallèle, la période de validité de l'autorisation provisoire de circuler de trois mois n'aurait pas pu faire l'objet d'un recours formel et ce délai a expiré sans qu'aucune solution concrète n'ait été apportée. L'art. 29 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) garantit notamment à toute personne le droit à ce que sa cause soit traitée dans un délai raisonnable. Cette disposition consacre le principe de la célérité. L'autorité viole cette garantie lorsqu'elle ne rend pas une décision qu'il lui incombe de prendre dans le délai prescrit par la loi ou dans le délai que la nature de l'affaire et les circonstances font apparaître comme raisonnable (cf. ATF 130 I 312 consid. 5.1). Le caractère raisonnable du délai s'apprécie selon les circonstances particulières de la cause, eu égard notamment à la complexité de l'affaire, à l'enjeu du litige pour l'intéressé, à son comportement ainsi qu'à celui des autorités compétentes (ATF 135 I 265 consid. 4.4). A cet égard, il appartient au justiciable d'entreprendre ce qui est en son pouvoir pour que l'autorité fasse diligence, que ce soit en l'invitant à accélérer la procédure ou en recourant, le cas échéant, pour retard injustifié (ATF 130 I 312 consid. 5.2). Enfin, on ne saurait reprocher à l'autorité quelques temps morts, qui sont inévitables dans une procédure. Lorsqu'aucun d'eux n'est d'une durée vraiment choquante, c'est l'appréciation d'ensemble qui prévaut (ATF 130 IV 54 consid. 3.3.3; 130 I 312 consid. 5.2). En l'occurrence, la procédure d'immatriculation du véhicule du recourant a débuté le 17 mars 2025, lorsque l'intéressé s'est présenté au guichet du SAN en vue de déposer le dossier correspondant. Elle a été formalisée le 19 mai 2025 suivant. L'attention du recourant a tout de suite été attirée sur le fait que le service ne prendrait pas en considération le CoC japonais présenté. Le recourant a été orienté vers le constructeur de la marque ou, à défaut, auprès d'organes d'expertise agréés tels que C._____ ou D._____. Le recourant ne saurait dès lors reprocher à l'autorité intimée de l'avoir de manière erronée adressé au constructeur de la marque. Le SAN l'avait en effet invité à s'adresser non seulement au constructeur mais, dans l'hypothèse où la démarche n'aboutirait pas, à des organes d'expertise agréés. Or, il s'est rapidement avéré que le constructeur ne délivrerait pas les attestations de conformité du véhicule aux différentes réglementations applicables même si le recourant a insisté durant de nombreuses semaines pour obtenir les documents souhaités alors que le SAN l'avait d'ores et déjà invité à se tourner vers des organes d'expertise agréés en cas d'échec. Par ailleurs, l'examen technique du véhicule a eu lieu deux mois après le passage du recourant au guichet, soit rapidement. Les points sur lesquels une preuve de la conformité du véhicule était nécessaire ont pu être précisés et le recourant a été invité à produire les documents de conformité de son véhicule dans un délai de trois mois durant lequel le SAN a exceptionnellement délivré une autorisation provisoire de circulation. Alors qu'il avait été clairement signifié au recourant que le CoC japonais présenté n'était pas suffisant dans le cadre de la procédure d'immatriculation de son véhicule, celui-ci a sollicité qu'une décision formelle lui soit

notifiée à ce propos, le 26 mai 2025. Apparemment, cette demande n'a pas été traitée immédiatement ensuite d'une erreur de classement. Suite à un rappel du recourant, le 11 juillet 2025, le SAN a répondu que les instructions sur la dispense de réception par type édictées par l'OFROU ne prévoyaient aucune reconnaissance de conformité fondée sur une homologation japonaise, raison pour laquelle la documentation transmise ne pouvait pas être prise en considération. Le recourant était averti que si les documents requis n'étaient pas produits dans le délai de trois mois, le droit provisoire de circuler du véhicule concerné serait retiré. L'autorité a ensuite rendu la décision litigieuse, le 21 juillet 2025, après que le recourant s'est plaint auprès du département de n'avoir toujours pas reçu de décision. Même si le SAN n'a rendu de décision que le 21 juillet 2025 suite à une erreur de classement qui lui est imputable, il faut retenir que la décision est intervenue deux mois après la demande du recourant, soit relativement rapidement, de sorte qu'on ne saurait considérer qu'elle soit tardive. Par ailleurs le recourant a toujours été tenu informé par l'autorité intimée des démarches qu'il devait entreprendre et des documents qu'il devait produire. Mal fondés, les griefs en relation avec une violation du principe de célérité, respectivement du devoir de diligence de l'autorité doivent être écartés.

E. 4

a) Aux termes de l'art. 10 al. 1 de la loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01), les véhicules automobiles et leurs remorques ne peuvent être mis en circulation que s'ils sont pourvus d'un permis de circulation et de plaques de contrôle. Le permis de circulation ne peut être délivré que si le véhicule est conforme aux prescriptions, s'il présente toutes garanties de sécurité et si l'assurance-responsabilité civile a été conclue dans les cas où elle est exigée (art. 11 al. 1 LCR). Selon l'art. 29 LCR, les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage. En application de l'art. 16 al. 1 LCR, le permis de circulation doit être retiré lorsque les conditions légales de sa délivrance ne sont pas ou ne sont plus remplies (cf. également art. 106 al. 1 let. a de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière; OAC; RS 741.51). b) Selon l'art. 12 LCR, les véhicules automobiles et leurs remorques fabriqués en série requièrent une réception par type (al. 1). Ils ne peuvent être mis sur le marché que s'ils correspondent au modèle réceptionné (al. 2). D'après l'art. 12 al. 3 LCR, le Conseil fédéral peut renoncer à une réception par type suisse des véhicules automobiles et de leurs remorques à condition qu'il existe une réception par type étrangère délivrée selon des prescriptions d'équipement et d'expertise équivalentes à celles qui sont en vigueur en Suisse (let. a) et que les données nécessaires à la Confédération et aux cantons soient disponibles (let. b). Suivant l'art. 4 de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT; RS 741.511), les véhicules et châssis importés pour un usage personnel sont dispensés de la réception par type et peuvent être annoncés directement à l'autorité cantonale d'immatriculation (al. 1). Les véhicules et châssis dispensés de la réception par type sont séparément soumis au contrôle effectué par le service cantonal d'immatriculation (al. 4). Une évaluation ou une attestation de conformité ou un rapport d'examen établi par un organe d'expertise reconnu en vertu de l'art. 17, al. 1, suffit pour l'admission des véhicules automobiles. La liste des organes reconnus et de leurs domaines de compétence sont publiés par l'Office fédéral des routes (OFROU). L'OFROU, en application de la compétence prévue à l'art. 45 al. 1 ORT, a

édicte, le 27 février 2014, les instructions sur la dispense de la réception par type (instructions de l'OFROU). Suivant ces instructions, les véhicules dispensés de la réception par type sont soumis au contrôle individuel effectué par l'autorité cantonale d'immatriculation compétente et ils ne peuvent être admis à circuler par l'autorité cantonale qu'à condition d'être en tous points conformes aux prescriptions. La dispense signifie uniquement que le véhicule en question n'est pas soumis à la réception par type; l'autorité d'immatriculation doit toutefois examiner si le véhicule est conforme aux prescriptions (art. 29 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers; OETV; RS 741.41). Les véhicules dispensés de la réception par type doivent être annoncés directement à l'autorité cantonale d'immatriculation, accompagnés des documents nécessaires, en vue du contrôle individuel. L'autorité d'immatriculation analyse les documents présentés. Le chiffre 3.1 des instructions de l'OFROU détaille les documents à présenter dans le cadre d'un contrôle individuel précédant l'immatriculation en Suisse. Il s'agit en premier lieu du rapport d'expertise "Form. 13.20 A ". En ce qui concerne les véhicules sans certificat de conformité européen (CoC), il est précisé que des documents supplémentaires munis des indications suivantes doivent être fournis: - Les données techniques relatives au moteur (nombre de cylindres, cylindrée, puissance, régime à la puissance maximale), vitesse maximale, poids garanti; - La preuve de la conformité aux prescriptions suisses déterminantes sur les émissions de fumée, les gaz d'échappement et le niveau sonore (cf. ch. 3.2; pour les exceptions, cf. ch. 4); - La preuve que les feux, les catadioptriques et les ceintures de sécurité ont fait l'objet d'une réception par type en Suisse ou selon les normes ECE- / UE; - Pour les véhicules concernés, la preuve que les exigences en matière de protection frontale et protection latérale, ainsi que de pneumatiques sont satisfaites. Le chiffre 3.2 des instructions de l'OFROU indique que la preuve de la conformité du véhicule aux prescriptions déterminantes de l'UE ou de l'ECE (par. ex. sur les gaz d'échappement et le niveau sonore) est fournie lorsque le requérant présente, pour le véhicule en question, l'un des documents ci-après (avec mention du type de véhicule et du numéro du châssis ou du cadre): - L'attestation du constructeur du véhicule prouvant que celui-ci est conforme aux exigences des directives ou règlements de l'UE concernés dans leur version en vigueur (déclaration de conformité) ou par ex. la copie de la fiche de réception ou de la fiche de renseignements relative à la réception par type européenne, ou encore la marque de réception de l'UE; - L'attestation du constructeur du véhicule prouvant que celui-ci est conforme aux exigences des règlements ECE concernés dans leur version en vigueur (déclaration de conformité ou par ex. marque d'homologation ECE); - L'attestation du titulaire de la réception suisse par type prouvant la conformité du véhicule au type réceptionné en Suisse (le numéro de la réception par type doit être indiqué); - Le rapport d'expertise par organe suisse reconnu; - Le rapport d'expertise relatif à un mesurage des émissions effectué directement sur le véhicule individuel en question par un organe étranger habilité, conformément aux prescriptions déterminantes de l'UE ou de l'ECE; - Les documents d'immatriculation étrangers attestant que le véhicule est conforme aux prescriptions correspondantes (par ex. sur les gaz d'échappement et le niveau sonore). c) L'art. 13 LCR prescrit que le véhicule soit soumis à un contrôle officiel avant qu'un permis de circulation soit délivré (al. 1) et que les véhicules dont le type est réceptionné sont dispensés du contrôle individuel (al. 2). C'est l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) qui règle notamment le contrôle en vue de l'immatriculation et les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (art. 1 al. 1 let. b et c OETV). Pour prouver que des véhicules qui

ne sont pas neufs (art. 30 al. 2 OETV a contrario) respectent les prescriptions sur la construction et l'équipement, l'art. 31 al. 1 OETV prévoit qu'un contrôle de fonctionnement est effectué: (a) s'il existe un rapport d'expertise dûment rempli et signé par le titulaire de la réception par type ou de la fiche de données; (b) s'il existe un certificat de conformité européen; (c) s'il existe une déclaration de conformité au sens du règlement CEE-ONU n o 0 et si toutes les autres réceptions nécessaires à titre complémentaire conformément à la réception générale UE correspondante sont fournies, ou (d) si les détenteurs bénéficient de privilèges et d'immunités diplomatiques ou consulaires. Le contrôle de fonctionnement se limite aux dispositifs les plus importants tels que la direction, les freins et l'éclairage, ainsi qu'aux dispositifs d'attelage des véhicules tracteurs et des remorques (art. 31 al. 2 OETV). Si les conditions énoncées à l'al. 1 ne sont pas remplies, un examen technique approfondi est effectué; il s'agit notamment de vérifier si le véhicule est conforme aux prescriptions sur les émissions de gaz d'échappement et le niveau sonore et s'il offre toute sécurité pour l'usage auquel il est destiné (al. 3). d) En l'espèce, le recourant a annoncé directement au SAN le véhicule litigieux en tant qu'importation individuelle. Le véhicule a été importé le 10 mars 2025 conformément au tampon qui figure sur le formulaire "Form. 13.20 A". Le recourant a informé le service intimé de sa volonté d'immatriculer le véhicule en question le 20 mars 2025, ensuite de quoi l'autorité intimée a informé celui-là au sujet des documents à produire et des exigences à remplir. Des échanges de courriels ont eu lieu et une demande formelle d'immatriculation et d'importation du véhicule Mercedes-Benz S450 mat. ***** a été déposée le 19 mai 2025 au moment du contrôle technique du véhicule. Le service intimé relève ensuite que le véhicule a été importé sous "X" soit sans réception par type depuis le Japon conformément au rapport d'expertise "Form. 13.20 A" déposé. Il n'est pas contesté que le véhicule concerné n'était pas muni d'un certificat de conformité européen. C'est en conséquence à juste titre qu'en application du chiffre 3.2 des instructions de l'OFROU, l'autorité a exigé du recourant qu'il apporte la preuve de la conformité de son véhicule aux prescriptions déterminantes de l'UE ou de l'ECE en matière de gaz d'échappement, de niveau sonore, de feux, de protection frontale et latérale. Conformément aux instructions de l'OFROU toujours, une telle preuve devait être rapportée soit par une attestation du constructeur, soit par une expertise d'un organe suisse reconnu, procédure que l'autorité intimée a communiquée valablement au recourant. Or, ce dernier, pour démontrer la conformité de son véhicule, n'a produit qu'un "Certificate of conformity for complete vehicle" (CoC) approuvé par le Ministère du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme japonais, et établi par le département des certifications le 23 janvier 2025 ainsi qu'un certificat d'exportation, pièces qui ne démontrent pas que le véhicule répond aux prescriptions européennes et suisses. Lors de l'inspection technique du véhicule du 19 mai 2025, le SAN a établi un rapport de contrôle pour des véhicules à voies multiples, document nécessaire à l'organe d'expertise agréé pour déterminer quelles vérifications devaient être effectuées en vue de l'immatriculation. Le constructeur ayant fait savoir qu'il ne pouvait délivrer les attestations de conformité demandées que si le véhicule avait été homologué en Suisse et si la documentation de test correspondante était disponible, ce qui n'était pas le cas ici, et qu'il ne pouvait ni ne devait délivrer de confirmation de conformité aux réglementations européennes, vu qu'aucun protocole de test de bruit ou d'émissions pour cette version sans filtres à particules n'était disponible, il est apparu rapidement et clairement qu'une attestation du constructeur valant preuve de la conformité du véhicule aux prescriptions de l'UE ou de l'ECE ne pourrait pas être obtenue, de sorte qu'il fallait que le recourant s'adresse à un organe d'expertise agréé. Le véhicule automobile acheté au

Japon par le recourant pour son usage personnel a suivi une procédure d'immatriculation propre. L'art. 4 ORT prévoit en effet que de tels véhicules sont dispensés de la réception par type et peuvent être annoncés directement à l'autorité cantonale d'immatriculation. Ils sont alors soumis séparément à un contrôle effectué par le service cantonal d'immatriculation, en l'espèce le SAN. Dès lors qu'une évaluation ou une attestation de conformité ou un rapport d'examen établi par un organe d'expertise reconnu en vertu de l'art. 17 al. 1 ORT suffit pour l'admission de tels véhicules, on ne voit pas comment le recourant pourrait se soustraire à une telle procédure, qui a pour but de vérifier si les véhicules sont en tous points conformes aux prescriptions réglementaires, en application de l'art. 11 al. 1 LCR. En l'occurrence, le recourant prétend que son véhicule dispose d'un certificat de conformité japonais qui porte la mention selon laquelle " The emission category of this vehicle is equivalent to EURO 6 " et que ce certificat devrait être reconnu par le SAN pour l'immatriculation de son véhicule. Il invoque une violation de l'art. 40 de l'Accord de libre-échange et de partenariat économique entre la Confédération suisse et le Japon du 19 février 2009 (ALEPE; RS 0.946.294.632). Cette disposition prévoit que chaque Partie s'assurera, dans les cas où une garantie positive de conformité aux réglementations techniques est requise pour un produit en particulier, que les fournisseurs d'un tel produit importé de l'autre Partie reçoivent un accès sur une base non discriminatoire (al. 1). Cette disposition prévoit également que chaque Partie s'assurera, chaque fois que cela sera possible, que les résultats des procédures d'évaluation de la conformité dans l'autre Partie sont acceptés, même si ces procédures diffèrent des siennes, à condition d'avoir la certitude que lesdites procédures offrent une assurance de la conformité aux réglementations techniques ou aux normes applicables équivalentes à ses propres procédures. A cet égard, l'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité qui répond aux normes ou aux guides pertinents produits par les organismes internationaux de standardisation constituera une présomption réfutable de compétence technique adéquate (al. 2). Or, l'ALEPE entre le Japon et la Confédération suisse englobe le commerce des biens industriels et de certains produits agricoles de base ou transformés (règles d'origine, procédures douanières, facilitation des échanges et obstacles techniques au commerce y compris), le commerce des services, la circulation des personnes physiques, l'établissement et la protection des investissements, la protection de la propriété intellectuelle, la promotion et la facilitation du commerce électronique, la concurrence (y compris la collaboration entre les autorités de la concurrence des deux Etats) et, enfin, la promotion d'une relation économique plus étroite. L'ALEPE améliore considérablement l'accès au marché, la sécurité juridique et d'autres conditions-cadres pour les acteurs économiques suisses qui opèrent sur le marché nippon (Message relatif à l'approbation de l'ALEPE entre la Suisse et le Japon, ainsi que de l'accord de mise en œuvre entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Japon; FF 2009 2439, spéc. 2444) et inversement. On ne saurait toutefois déduire de cet accord qu'un véhicule de marque allemande fabriqué en Allemagne pourrait être immatriculé en Suisse sur la base d'un certificat de conformité japonais dont on ignore s'il offre une assurance de conformité aux prescriptions réglementaires applicables en Suisse. Mal fondé, le grief doit être rejeté. Le recourant invoque aussi une violation de l'Accord concernant l'adoption de règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements du 20 mars 1958 (RS 0.741.411). Cet accord, auquel le Japon et la Suisse sont parties, prévoit des conditions concernant l'octroi d'homologations de type et leur

reconnaissance réciproque sont prévues à l'usage des Parties contractantes ayant décidé d'appliquer les règlements par le système d'homologation de type (cf. art. 1 al. 1). Le véhicule litigieux ne correspond cependant pas à un modèle réceptionné par type et ne bénéficie pas d'une homologation européenne ou suisse, de sorte que l'accord invoqué ne peut s'appliquer au cas d'espèce. A juste titre, le service intimé fait valoir que si le véhicule concerné disposait d'une telle homologation, qui répondrait aux prescriptions européennes, il pourrait être immatriculé en Suisse sans exigence particulière. Le grief développé à ce sujet par le recourant doit donc également être rejeté. Le recourant entend tirer parti du fait que son véhicule serait conforme aux normes SULEV (Super Ultra-Low Emission Vehicle) définies par le California Air Resources Board (CARB). Or, on ne saurait considérer que la conformité aux normes SULEV – à condition qu'elle soit établie – permette de considérer que le véhicule en question répond aux prescriptions suisses en matière d'émissions, en raison de son poids excessif (cf. chiffre 4.6 directives OFROU). Le recourant demande que l'équivalence de son véhicule à la norme Euro 6 figurant dans le CoC japonais soit reconnue. La norme en question est le règlement (CE) n° 715/2007 du parlement européen et du conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Toutefois, le règlement a été modifié dans l'intervalle par des règles fixant des limites plus strictes en matière d'émissions, en particulier le règlement (UE) n° 459/2012 de la commission du 29 mai 2012 modifiant le règlement n° 715/2007 du parlement européen et du conseil ainsi que le règlement (CE) n° 692/2008 de la commission en ce qui concerne les émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 6). Ce n'était ainsi plus la norme Euro 6 qui était en vigueur au moment où le véhicule concerné a été immatriculé la première fois, lors de sa mise en circulation le 30 juin 2018, mais la norme Euro 6b (applicable du 1^{er} septembre 2015 au 1^{er} septembre 2018; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0459&from=FR>), de sorte que le recourant ne peut rien tirer d'une éventuelle conformité de son véhicule à une réglementation plus ancienne. Le recourant voit dans l'application de l'art. 11 al. 1 LCR, en ce qu'il impose la conformité aux prescriptions et les garanties de sécurité pour la délivrance du permis de circulation, une aggravation disproportionnée des obligations des propriétaires de véhicules. Ainsi, dans les cas qui ne poseraient pas de risque sérieux pour la sécurité, le rejet de la délivrance d'un permis de circulation pour des raisons de forme ou de lacunes insignifiantes imposerait des fardeaux inutiles aux propriétaires. Or, dans le cas particulier, le recourant n'a pas apporté la preuve que son véhicule présentait toutes les garanties de sécurité et de conformité aux prescriptions et il ne s'agit pas de lacunes insignifiantes puisque les points dont la preuve de la conformité aux prescriptions est exigée concernent des éléments essentiels comme les émissions de gaz et de bruit, ainsi que la protection des occupants et des piétons. Le recourant soutient que son véhicule satisfait aux exigences nécessaires à l'homologation par type prévue à l'art. 12 LCR. Or, tel n'est pas le cas, puisque, d'après le constructeur, le véhicule litigieux, dans sa version sans filtres à particules, n'avait jamais fait l'objet d'une réception par type en Suisse. En définitive, le recourant ne disposant pas d'une attestation du constructeur prouvant que le véhicule est conforme aux exigences des directives ou règlements UE/ECE applicables ni d'une attestation du titulaire de la réception suisse par type prouvant la conformité du véhicule au type réceptionné en Suisse, il doit être renvoyé à fournir un rapport d'expertise réalisé par un organe suisse reconnu en application du chiffre 3.2 des instructions de l'OFROU; il ne s'agit en aucun cas de tests superflus. Enfin, le

recourant ne saurait prétendre à pouvoir recourir à l'établissement d'une attestation de conformité établie par un organe d'expert autre que ceux reconnus par l'OFROU, les différentes dispositions et directives ne le prévoyant pas. Le recourant est d'avis que la demande d'expertise exigée par le SAN ne devrait pas porter sur autant de points, la preuve de la conformité du véhicule concerné pouvant être rapportée d'autres manières, à tout le moins pour certains d'entre eux. Il s'agit de la conformité des feux, de la protection latérale et frontale et de la protection des piétons. Ainsi, le chiffre 3.4 des instructions de l'OFROU prévoit, au sujet des véhicules en provenance de l'étranger et qui n'ont pas été construits selon les prescriptions suisses ou européennes, que les feux sont également agréés lorsqu'ils sont munis du signe "SAE" ou "DOT", pour autant que la disposition, la couleur et le branchement, etc. soient conformes aux prescriptions suisses et qu'ils n'aient pas été montés ultérieurement. Les instructions de l'OFROU prévoient également, concernant les chocs frontaux (art. 104a, al. 1, OETV), que la preuve de conformité aux normes américaines (Federal Motor Vehicle Safety Standard, FMVSS, n° 208) ou japonaises (Japan Safety Regulations for Road Vehicles, JSRRV, art. 18) en la matière peut également être reconnue; de même pour ce qui est de la protection contre les chocs latéraux (art. 104b, al. 1, OETV), la preuve de conformité aux normes américaines (FMVSS, n° 214) ou japonaises (JSRRV, art. 18) en la matière peut aussi être reconnue. Quant à la preuve de la protection des piétons (cf. art. 104a al. 2 OETV), le chiffre 3.6 des instructions de l'OFROU prévoit qu'elle ne doit pas être apportée pour les véhicules qui remplissent toutes les conditions énoncées dans la dérogation de l'OFROU du 21 décembre 2012. Or, la dérogation concerne les véhicules de la catégorie M 1 dont la masse maximale ne dépasse pas 2'500 kg ainsi que les véhicules de la catégorie N 1 dont la masse maximale ne dépasse pas 2'500 kg et qui sont dérivés de véhicules de la catégorie M 1. Le poids du véhicule du recourant dépassant 2'500 kg, il n'est pas concerné par la dérogation en question. Il s'ensuit que le véhicule du recourant doit être conforme au règlement (UE) 2019/2144 pour ce qui est de la protections des piétons. La confirmation d'un organe d'expertise reconnu en vertu de l'art. 17 al. 1 ORT certifiant que le véhicule offre un niveau de protection équivalent suffit pour les véhicules importés pour un usage personnel (art. 4, al. 1, ORT) et pour les véhicules de constructeurs dont la production de véhicules des catégories M 1 et N 1 n'excède pas 1500 unités par an au total (cf. art. 104a al. 2 OETV). Il suit de ce qui précède que, le recourant n'ayant pas produit les documents attestant de la conformité de son véhicules aux prescriptions désignées ci-dessus, on ne saurait reprocher à l'autorité intimée d'avoir demandé une attestation de conformité des points en question à délivrer par un organe d'expertise agréé. Le recourant se plaint aussi du coût exorbitant que lui reviendrait une expertise par un organe suisse compétent. Selon différents devis, une telle expertise pourrait coûter jusqu'à 20'000 fr., ce qui représente environ 1/3 de la valeur du véhicule estimée par le recourant à un peu plus de 70'000 francs. On ne saurait dispenser le recourant de prouver que le véhicule qu'il a acheté à l'étranger est conforme aux prescriptions et présente toutes les garanties de sécurité sous prétexte que les frais d'expertise du véhicule en question seraient trop élevés. La sécurité – des occupants du véhicule et des tiers – doit être vérifiée. Dès le début, le recourant a su qu'il pouvait potentiellement se retrouver à devoir assumer des frais coûteux pour l'immatriculation d'un véhicule de marque allemande mis en circulation en 2018 qu'il importait du Japon et qui n'avait pas fait l'objet d'une réception par type. Ayant échoué à présenter les documents nécessaires pour obtenir l'immatriculation de son véhicule, il se retrouve logiquement à devoir soumettre son véhicule à l'expertise d'un organe suisse reconnu sans que le service intimé soit en mesure

de l'en dispenser.

E. 5

Le recourant reproche à l'autorité intimée d'avoir rapporté à tort la décision exceptionnelle 19 mai 2025 qui l'autorisait à circuler provisoirement avec son véhicule. Une telle autorisation lui avait été octroyée à titre exceptionnel afin qu'il puisse faire expertiser son véhicule auprès d'un organe agréé en vue d'obtenir les attestations de conformité nécessaires à l'immatriculation. Toutefois, le recourant n'a entrepris aucune démarche à cet effet. En définitive, le recourant n'a pas apporté la preuve que les conditions légales de la délivrance d'un permis de circulation pour le véhicule concerné étaient remplies. Il n'a en effet prouvé ni que son véhicule était conforme aux prescriptions (en matière d'émissions et de bruit, voire d'éclairage), ni qu'il présentait toutes garanties de sécurité (en matière de protection des piétons et de chocs frontaux et latéraux), de sorte que le permis de circulation provisoire accordé exceptionnellement le 19 mai 2025 devait effectivement être retiré en application des art. 10 al. 1, 11 al. 1 et 16 al. 1 LCR précités. Partant, la décision attaquée, qui retire avec effet immédiat le permis de circuler provisoirement accordé pour le véhicule concerné, n'est pas critiquable et doit être confirmée, le service intimé ne disposant d'aucune marge de manœuvre dans ce cadre. En outre, le retrait du permis de circulation entraîne toujours la saisie des plaques (art. 106 al. 3 OAC). Une nouvelle demande d'immatriculation pourra être présentée lorsque le recourant sera en mesure de fournir une attestation de conformité de son véhicule aux prescriptions d'émissions et de sécurité délivrée par un organe d'expertise compétent.

E. 6

Le tribunal ayant statué sur le fond du litige, la requête de mesures provisionnelles du recourant tendant à lui délivrer immédiatement une autorisation de circuler avec son véhicule pour la durée de la procédure n'a plus d'objet.

E. 7

Le recourant critique encore l'émolument mis à sa charge par la décision attaquée retirant le permis de circulation et les plaques de contrôle de son véhicule. Selon l'art. 33 al. 1 let. a du règlement sur les émoluments perçus par le Service des automobiles et de la navigation du 16 novembre 2016 (RE-SAN; BLV 741.15.1), la décision de retrait du permis de circulation ou du permis de navigation et des plaques de contrôle est soumise à un émolument de 200 francs. L'émolument administratif est la contrepartie financière due par l'administré qui a recours à un service public, que l'activité de ce dernier ait été déployée d'office ou que l'administré l'ait sollicitée (cf. ATF 135 I 130 consid. 2; arrêt CR.2023.0029 du 20 septembre 2023 consid. 3a et les réf. citées). L'émolument est dû dès que l'activité administrative s'est déroulée ou que la prestation publique est requise ou a été fournie (cf. arrêt CR.2005.0423 du 29 août 2008 consid. 1b). La Cour de céans a également déjà jugé que le montant de 200 fr. pour une décision de retrait du permis de circulation et des plaques de contrôle est légitime et en particulier proportionné, les principes d'équivalence et de couverture des frais étant respectés (cf. arrêt CR AC.2019.0044 du 23 avril 2020 consid. 2c et les arrêts cités). Au vu de ce qui précède, l'émolument administratif auquel la décision attaquée est assujettie est justifié tant dans son principe que dans sa quotité et doit en conséquence être confirmé.

E. 8

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours, ainsi qu'à la confirmation de la décision attaquée. Les frais de la cause seront mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 49 al. 1 LPA-VD). Il n'y a pas lieu d'allouer des dépens (art. 55 LPA-VD a contrario).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.