



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD  
Département fédéral des finances DFF  
Dipartimento federale delle finanze DFF  
Departament federal da finanzas DFF

## **Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)**

---

Rapport explicatif  
pour la consultation  
Berne, octobre 2005

**Délai de consultation: 28 février 2006**

### **Contenu**

Condensé	2
Commentaire des articles	4

## 1 Condensé

*L'art. 85, al. 1, Cst. (art. 36<sup>quater</sup> aCst.) octroie à la Confédération la compétence d'introduire par la voie législative une redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations ou à la consommation. Cette redevance a pour but de faire supporter au trafic lourd les coûts qu'il entraîne pour la collectivité et qui ne sont pas déjà couverts par d'autres redevances ou prestations.*

*La Confédération fit usage de cette possibilité et édicta la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL; RS 641.81) ainsi que l'ordonnance du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, ORPL; RS 641.811). La perception effective de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) commença le 1<sup>er</sup> janvier 2001. La redevance est perçue sur les véhicules de transport d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes et s'applique à tous les véhicules suisses et étrangers sur l'ensemble du réseau routier public.*

*La perception de la redevance s'est déroulée quasiment sans problème durant les premières années. Toutefois, il est apparu que certains processus administratifs pourraient être aménagés de manière plus efficace. Ce but peut être atteint par des adaptations marginales des dispositions légales.*

## **2 Contexte**

### **2.1 Arrière-plan**

L'art. 85, al. 1, Cst. (art. 36<sup>quater</sup> aCst.) octroie à la Confédération la compétence d'introduire par la voie législative une redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations ou à la consommation. Avec l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2001 de la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, la Confédération fit usage de cette compétence.

### **2.2 Infractions**

Lors de l'élaboration des prescriptions d'exécution, il fait parti du principe que la perception des redevances pour les véhicules suisses serait opérée intégralement par les cantons à l'instar de la redevance forfaitaire antérieure. Il semblait dès lors logique que la poursuite pénale et le jugement des infractions concernant les véhicules suisses soient confiés aux cantons et, pour ce qui est des véhicules étrangers, à l'administration des douanes. Mais il est apparu dans le cadre du projet RPLP qu'une perception centralisée de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations par l'Administration fédérale des douanes serait plus judicieuse et plus avantageuse. Au niveau de l'ordonnance, seule a été confiée aux cantons la perception de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds car celle-ci dépend directement des inscriptions figurant dans le permis de circulation.

Il a été renoncé dans cette phase du projet à une révision de l'art. 22 de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds déjà approuvée. Conformément à la loi, l'administration des douanes dénonce au canton compétent les infractions constatées. Or, il s'est rapidement révélé que la procédure choisie est par trop dispendieuse et longue, et pas seulement pour l'administration des douanes. Vu que la quotité de la peine est fonction de la redevance éludée ou mise en péril, l'administration des douanes doit calculer la somme correspondante dans chaque cas, même si le constat a été dressé par la police. A cet effet, les prestations kilométriques relevées par l'appareil de saisie RPLP sont indispensables. Il en résulte qu'il faut d'abord attendre la déclaration du détenteur du véhicule, et l'infraction ne peut être dénoncée au canton que plusieurs mois après les faits. Les cantons sont ensuite contraints d'identifier le conducteur du véhicule auprès du détenteur de ce dernier. D'où, pour les détenteurs de véhicules, de fastidieuses recherches plusieurs mois après l'infraction. Si le détenteur du véhicule est domicilié dans un autre canton, cela implique des demandes d'entraide judiciaire entre corps de police souvent rendues difficiles pour des raisons linguistiques. Il a également été constaté, enfin, que l'interprétation des mêmes dispositions légales varie d'un canton à l'autre.

L'Administration fédérale des douanes préconise une procédure uniforme et économique sur le plan administratif. Le principal instrument en est la cession de la compétence à ladite administration pour toutes les infractions, qui assure une application uniforme et efficace des dispositions légales. Pareil objectif s'opère par une prise de décision ouverte et transparente propre à garantir la sécurité juridique. Ce système permettra à l'avenir d'éviter un traitement pénal différencié de la même infraction, d'une part selon qu'il s'agit d'un véhicule

suisse ou étranger et, d'autre part, en fonction du jugement par l'autorité judiciaire cantonale compétente.

### **2.3 Procédure d'opposition**

Ainsi qu'il a déjà été mentionné précédemment, la taxation est effectuée aujourd'hui de manière centralisée par l'Administration fédérale des douanes. Seule fait exception la perception de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds pour les véhicules immatriculés en Suisse, qui incombe aux cantons. La taxation en ce qui concerne la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations représente une procédure collective typique – comparable à la taxation du revenu – susceptible d'erreurs de calcul ou de perception. Pareilles erreurs doivent pouvoir être réparées de manière simple et sans mise à contribution de la Commission de recours en matière de douanes tant pour les assujettis que pour l'administration.

Un moyen d'y parvenir est l'instauration d'une procédure d'opposition qui, toutefois, requiert une base légale actuellement absente de la LRPL. On s'en est déjà rendu compte lors de l'aménagement de l'ordonnance du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, ORPL). Aussi l'art. 25, al. 1, ORPL prévoit-il que la personne assujettie à la redevance peut, dans le délai de 30 jours à compter de la notification de la facture, exiger de la Direction générale des douanes une décision susceptible de recours. Cette procédure s'est révélée par trop compliquée. A l'avenir, par conséquent, les taxations doivent pouvoir être envoyées directement en tant que décisions. Contre ces dernières, la personne assujettie à la redevance peut faire opposition dans le délai de 30 jours (art. 23, al. 3, nouveau). Parallèlement à l'introduction dans la loi de la procédure d'opposition, le Conseil fédéral adapte l'art. 25 de l'ordonnance. Outre l'abrogation de la possibilité d'exiger une décision susceptible de recours (al. 1, dernière phrase), il adapte également le mécanisme de l'article dans le sens d'une harmonisation de la terminologie avec l'art. 23, al. 3. L'administration des douanes établit dorénavant des décisions de taxation, par analogie à l'art. 131 LIFD (RS 642.11). Cette adaptation permet simultanément de simplifier le travail de l'administration des douanes en cas de non-paiement de la redevance. En vertu de l'art. 14, al. 3, LRPL, une décision entrée en force est assimilée à un jugement exécutoire au sens de l'art. 80 LP (RS 281.1). Cette mesure allège considérablement l'ensemble de la procédure de perception, crée la transparence nécessaire en matière de procédure et permet à l'administration des douanes d'introduire les mesures de contrainte nécessaires en temps utile. Il est ainsi donné suite aux requêtes de la branche des transports et de ses associations, qui sont à l'origine des motions 04.3721 et 04.3715 (modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds) du conseiller national Ulrich Giezendanner et du conseiller aux Etats Carlo Schmid-Sutter. Le Conseil fédéral a certes rejeté les mesures exigées dans les deux motions, mais il a reconnu le besoin d'agir, c'est pourquoi l'Administration fédérale des douanes a formé un groupe de travail. L'instauration d'une authentique procédure d'opposition est le premier pas dans la direction des promesses faites par le Conseil fédéral.

### **3 Commentaire des articles**

#### *Art. 21 Autres infractions*

Avec la modification de la loi, l'Administration fédérale des douanes est seule compétente pour la poursuite pénale. Le renvoi de la procédure cantonale aux dispositions du droit pénal administratif de la Confédération est dès lors superflu et peut être biffé sans remplacement.

#### *Art. 22 Poursuite pénale*

Toutes les infractions aux dispositions de la LRPL et de l'ORPL seront dorénavant poursuivies et jugées uniquement selon la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif (DPA; RS 313.0). La poursuite et le jugement incombent dès lors en principe à l'Administration fédérale des douanes. Une transmission au ministère public cantonal à l'intention du tribunal pénal compétent n'entre en considération que dans les cas où les art. 14 à 16 DPA sont applicables en sus de l'art. 20, al. 1, LRPL et où les conditions d'une peine ou d'une mesure privative de liberté sont réunies.

#### *Art. 23 Voies de droit*

Cet article crée la base légale pour une authentique procédure d'opposition. L'avantage pour les assujettis à la redevance par rapport à aujourd'hui réside dans le fait qu'ils peuvent former directement opposition à la décision de taxation sans devoir exiger préalablement de la Direction générale des douanes une décision susceptible de recours. L'administration des douanes reçoit quant à elle la possibilité de simplifier l'ensemble de la procédure de taxation et d'intervenir sensiblement plus tôt contre les détenteurs de véhicules non disposés à payer.

Une telle disposition a déjà été prévue lors de l'élaboration de la nouvelle loi sur le tribunal administratif sous la rubrique "Modification du droit en vigueur". Selon les enseignements dont on dispose actuellement, elle est toutefois trop peu précise parce qu'elle prévoit de manière générale une opposition contre les décisions de la Direction générale des douanes et n'établit donc pas une délimitation suffisante par rapport aux décisions de taxation pertinentes. Il a été tenu compte du problème de l'entrée en vigueur de textes de lois non coïncidents à des dates différentes grâce à une disposition de coordination ad hoc .

### **4 Conséquences**

#### **4.1 Conséquences financières**

##### **pour la Confédération**

La cession à l'administration des douanes de la compétence en matière pénale occasionnera un surplus de dépenses. L'administration des douanes s'efforcera néanmoins de le maintenir dans des limites raisonnables grâce aux simplifications de procédure dans le cadre de la procédure de taxation. Il sied en outre de relever qu'une grande partie de ce surplus – voire la totalité – pourra être amortie par la seule suppression des dispendieuses dénonciations aux cantons.

Les conséquences pour la Confédération sur le plan des finances et du personnel sont donc minimales.

Le surplus de travail devrait pouvoir être absorbé avec les moyens existants. Une partie des coûts y afférents sera compensée par les recettes provenant des amendes qui alimenteront désormais la caisse fédérale.

### **pour les cantons**

La concentration de la poursuite pénale à l'administration des douanes entraîne certes pour les cantons une diminution des recettes provenant des amendes, mais aussi la suppression des coûts massivement plus élevés inhérents à l'identification des auteurs. En fin de compte, les cantons devraient être gagnants aussi bien financièrement qu'au niveau des ressources humaines.

## **4.2 Conséquences pour l'économie**

L'adaptation instaure une égalité de traitement entre les opérateurs économiques et doit donc être jugée positive sur le plan économique.

## **5 Rapports avec le droit européen**

La modification de la LRPL suisse n'exerce aucune influence sur les rapports avec le droit européen. Matériellement, la perception de la RPLP en Suisse est inscrite dans l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et la Communauté européenne (RS 0.740.72).

## **6 Bases juridiques**

Les dispositions modifiées s'appuient sur les art. 24septies, 36quater, 36sexies et 23 des dispositions transitoires de la constitution fédérale<sup>1</sup> du 29 mai 1874. Les dispositions en questions correspondent aujourd'hui aux art. 74, 84, 85 et 196, ch. 1, de la constitution fédérale du 18 avril 1999 (RS 101).

---

<sup>1</sup> Teneur selon art. 6, ch. 1, de la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001 (RS 740.1).

