



---

# **Modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)<sup>1</sup>**

---

Rapport explicatif  
Berne, décembre 2012  
Délai: 27 mars 2013

---

<sup>1</sup> RS 641.811

## Table des matières

1	Partie générale.....	2
1.1	Contexte.....	2
1.2	Contenu de la modification d'ordonnance.....	3
2	Commentaire des articles.....	3
2.1	Modification de l'ORPL.....	3
2.1.1	Art. 3, al. 1, let. a.....	3
2.1.2	Art. 3, al. 1, let. a <sup>bis</sup> et b, art. 12c.....	3
2.1.3	Art. 3, al. 1, let. c.....	4
2.1.4	Art. 4, al. 1, let. a.....	5
2.1.5	Art. 10 et art. 11, al. 3 et 4.....	6
2.1.6	Art. 11, al. 1, et art. 12.....	6
2.1.7	Art. 12b.....	7
2.1.8	Art. 13.....	7
2.1.9	Art. 13a.....	8
2.1.10	Art. 13b, art. 62c, annexe 5.....	9
2.1.11	Art. 16, al. 2.....	10
2.1.12	Art. 33a.....	10
2.1.13	Art. 36a, al. 1.....	11
2.1.14	Art. 42.....	11
2.1.15	Art. 50.....	11
2.2	Modification du droit actuel.....	12
2.2.1	Ordonnance du 4 avril 2007 réglant les compétences de l'Administration fédérale des douanes en matière pénale.....	12
2.2.2	Ordonnance du 4 avril 2007 sur les émoluments de l'Administration fédérale des douanes.....	12
3	Conséquences.....	12
3.1	Conséquences pour la Confédération.....	12
3.1.1	Conséquences financières.....	12
3.1.2	Conséquences sur le personnel.....	12
3.2	Conséquences pour les cantons.....	13
3.3	Conséquences économiques.....	13
4	Rapports avec le droit européen.....	13
5	Bases juridiques.....	13

## 1 Partie générale

### 1.1 Contexte

L'art. 85, al. 1, de la Constitution fédérale<sup>2</sup> donne 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 vise à répercuter sur le trafic lourd les coûts que celui-ci entraîne pour la collectivité et qui ne sont pas couverts par d'autres prestations ou redevances. A cet effet, la Confédération a édicté la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds<sup>3</sup> et, sur la base de cette dernière, l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds<sup>4</sup>. Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2001, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est perçue sur les véhicules de transport d'un poids total de plus de 3,5 tonnes servant au transport de personnes et de mar-

<sup>2</sup> Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101)

<sup>3</sup> Loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (LRPL; RS 641.81)

<sup>4</sup> Ordonnance du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ORPL; RS 641.811)

chandises; elle s'applique à tous les véhicules immatriculés en Suisse et à l'étranger (véhicules suisses et étrangers) sur l'ensemble du réseau routier officiel.

## 1.2 Contenu de la modification d'ordonnance

La présente révision de l'ORPL vise notamment à adapter la procédure et à créer la possibilité de prendre des mesures permettant d'empêcher les abus ou de les découvrir. Il s'agit pour l'essentiel des points suivants:

- nouvelle définition du poids déterminant: pas de prise en compte des charges par essieu et similaires pour le calcul de la RPLP;
- pour les remorques immatriculées sous plaques interchangeables, instauration d'un signe extérieur spécial mentionnant le poids total autorisé;
- précisions apportées aux normes de délégation dans le domaine du trafic combiné non accompagné et des transports de bois et aux dispositions relatives aux transports de lait et d'animaux;
- possibilité de contrôler le respect de l'engagement d'emploi pour les véhicules servant uniquement au transport de bois brut, de lait en vrac ou d'animaux de rente;
- optimisation de la procédure applicable en cas de demandes de personnes solidairement responsables désirant remettre un véhicule tracteur ou une remorque à des tiers pour utilisation;
- possibilité de refuser la poursuite du voyage si des paiements anticipés ne sont pas effectués, si des sûretés ne sont pas fournies ou si des mesures de garantie ne sont pas mises en œuvre;
- adaptation de la réglementation exceptionnelle appliquée aux véhicules des entreprises de transport qui effectuent des transports de personnes dans le cadre d'une concession;
- exonération de la redevance pour les véhicules loués par la protection civile pour des interventions spécialement définies.

## 2 Commentaire des articles

### 2.1 Modification de l'ORPL

#### 2.1.1 Art. 3, al. 1, let. a

Adaptation rédactionnelle.

#### 2.1.2 Art. 3, al. 1, let. a<sup>bis</sup> et b, art. 12c

Pour les véhicules achetés, pris en leasing, loués ou réquisitionnés pour l'armée et munis de plaques de contrôle militaires ou de plaques de contrôle civiles et d'un autocollant M+, l'art. 3, al. 1, let. a, ORPL prévoit une exception à l'assujettissement à la redevance. Dans le domaine de la protection civile, par contre, la disposition actuelle (let. b) ne prévoit l'exception à l'assujettissement à la redevance que pour les véhicules «de la protection civile». En pratique, cette réglementation n'est cependant pas suffisante, car la protection civile elle-même n'est détentrice que d'un nombre limité de véhicules lourds; en fonction des engagements, des véhicules lourds supplémentaires doivent par conséquent être loués spécialement. Afin d'assurer à l'échelle nationale une égalité de traitement entre l'armée et la protection civile, l'exonération ne doit dorénavant plus se limiter aux véhicules achetés, pris en leasing ou réquisitionnés pour la protection civile, mais également s'étendre à ceux qui sont loués à son intention. Ces derniers ne bénéficieront cependant de l'exonération que dans le cadre des prestations suivantes:

- formation (art. 33 ss LPPCi<sup>5</sup>);
- interventions à l'échelle nationale en cas de catastrophe, en situation d'urgence et en cas de conflit armé (art. 27, al. 1, LPPCi);
- interventions à l'échelle cantonale en cas de catastrophe et en situation d'urgence (art. 27, al. 2, let. a, LPPCi);
- interventions à l'échelle nationale en faveur de la collectivité (art. 27a, al. 1, LPPCi).

Il ne faut pas qu'une exonération générale de la redevance s'applique aux véhicules loués pour la protection civile et utilisés dans le cadre de travaux de remise en état (art. 27, al. 2, let. b, LPPCi). Après un événement, les travaux de remise en état peuvent s'étendre sur une longue durée, ce qui les rend parfois difficiles à distinguer des travaux d'entretien normaux. L'exonération de la redevance doit donc faire l'objet d'une autorisation préalable accordée sur demande. Cette exonération peut être accordée si l'intervention est en lien direct avec l'événement et sert à prévenir des dommages secondaires. Une demande en ce sens peut être présentée à la Direction générale des douanes par l'organisation de protection civile, par l'intermédiaire de l'office cantonal compétent en matière de protection civile et de l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP). L'OFPP examine la demande et présente à la Direction générale des douanes une proposition d'acceptation ou de rejet. La Direction générale des douanes statue ensuite sur l'exonération (art. 12c) en tenant compte de la proposition de l'OFPP et d'une possible distorsion de concurrence.

Lors de la déclaration de véhicules soumis à la RPLP qui est visée à l'art. 22 ORPL et lors de la demande de remboursement pour les véhicules soumis à la RPLF qui est visée à l'art. 33a ORPL, les détenteurs des véhicules concernés doivent présenter à la Direction générale des douanes, en plus des documents de taxation habituels, le contrat de location, les procès-verbaux de prise en charge et de remise et l'autorisation de la Direction générale des douanes en cas de travaux de remise en état, tout en indiquant le motif de l'utilisation des véhicules.

Art. 3, al. 1, let. b, ORPL: la réglementation séparée applicable aux véhicules de la protection civile qui est énoncée dans la lettre a<sup>bis</sup> nécessite une adaptation de la lettre b.

### 2.1.3 Art. 3, al. 1, let. c

Le législateur a prévu de façon générale une perception forfaitaire de la redevance pour les transports de personnes effectués avec des voitures automobiles lourdes (art. 4, al. 2, LRPL). Se fondant sur l'art. 4, al. 1, LRPL, le Conseil fédéral peut cependant exonérer partiellement ou totalement certains types de véhicules ou certains véhicules à usage particulier ou édicter des dispositions spéciales à leur égard. C'est ainsi que les véhicules des entreprises de transport qui effectuent des courses dans le cadre d'une concession au sens de l'ordonnance sur le transport de voyageurs<sup>6</sup> sont exonérés de la redevance. Depuis l'entrée en vigueur de l'art. 3, al. 1, let. c, ORPL en 2000, les véhicules affectés au service de ligne, à des formes spéciales de service de ligne et à des courses assimilées au service de ligne bénéficient de cette exonération. Il s'agit donc d'une catégorie très restreinte des transports publics. Les conditions sont qu'une concession soit disponible et que les courses soient effectuées dans le cadre du service de ligne ou qu'elles aient une fonction de desserte. Le Conseil fédéral a rejeté une exonération plus poussée voire générale des transports de personnes, car les véhicules qui y sont affectés sont de toute façon privilégiés en raison du caractère forfaitaire de la redevance à laquelle ils sont soumis.

<sup>5</sup> Loi fédérale du 4 octobre 2002 sur la protection de la population et sur la protection civile (LPPCi, RS 520.1)

<sup>6</sup> Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport des voyageurs (RO 1999 721, 2000 2103 annexe ch. II 5, 2005 1167 annexe ch. II 5, 2008 3547), abrogée par l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11)

La nouvelle ordonnance sur le transport de voyageurs<sup>7</sup> prévoit toujours (art. 6, let. a à d, OTV) qu'une concession est nécessaire pour les courses effectuées en service de ligne (avec ou sans fonction de desserte), pour le service conditionnel (avec fonction de desserte) et pour les courses assimilées au service de ligne (avec fonction de desserte). Les transferts de passagers entre un aéroport et un lieu ou une région touristique (transferts d'aéroport) sont maintenant aussi soumis à concession (art. 6, let. e, OTV), ce qui devrait en principe entraîner une exonération du paiement de la RPLF en application de l'art. 3, al. 1, let. c, ORPL. Avant la modification entrée en vigueur en 2008, ces transports, conformément à l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs<sup>8</sup>, étaient considérés soit comme courses soumises à autorisation, soit comme courses soumises à concession; entre 2009 et 2010, ils étaient soumis à une autorisation fédérale. Avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur le transport de voyageurs, ces transferts d'aéroport constituaient donc des courses soumises à la RPLF.

Pourtant, les lieux ou régions touristiques de destination sont bien desservis par le service de ligne. Les courses de transfert d'aéroport ne peuvent par conséquent être classées ni comme service de ligne au sens propre ni comme courses avec fonction de desserte. Le but de ces transferts d'aéroport est uniquement que les touristes soient transportés directement de l'aéroport aux destinations touristiques sans changement pénible de moyen de transport. Au fond, ces courses de transfert d'aéroport s'apparentent très fortement aux courses servant exclusivement à transporter des écoliers ou des étudiants (transport d'écoliers, art. 7, let. b, OTV), aux courses servant exclusivement à transporter des travailleurs (transport de travailleurs, art. 7, let. c, OTV) et aux courses effectuées par une entreprise autre qu'une entreprise de transport ou pour le compte ou sur l'ordre de celle-ci, exclusivement pour sa clientèle, ses membres ou ses visiteurs (art. 7, let. d, OTV). Or, ces courses définies à l'art. 7, let. b à d, OTV ne sont pas soumises à concession mais bien à autorisation et ne sont par conséquent pas exonérées du paiement de la redevance sur le trafic des poids lourds. Un traitement privilégié des courses de transfert d'aéroport (art. 6, let. e, OTV) en ce qui concerne l'exonération de la redevance n'est pas justifiable.

A l'heure actuelle, quelque sept à dix entreprises de transport effectuent des courses de transfert d'aéroport. La tendance en la matière est à la hausse.

Pour les raisons exposées ci-dessus, l'art. 3, al. 1, let. c, ORPL doit être adapté de façon que ces courses de transfert d'aéroport soient explicitement exclues de la réglementation exceptionnelle concernant l'assujettissement à la redevance et soient soumises à la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds au même titre que les courses définies à l'art. 7, let. b à d, OTV.

#### **2.1.4 Art. 4, al. 1, let. a**

Les voitures automobiles lourdes servant au transport de personnes, les voitures de tourisme lourdes et les caravanes d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes sont soumises à la redevance forfaitaire. Quant aux remorques qui servent au transport de personnes et dont le poids total est supérieur à 3,5 tonnes, elles relèvent également de l'art. 4, al. 1, let. a, et sont aujourd'hui déjà taxées en conséquence. Cependant, l'art. 4, al. 1, let. a, de l'ordonnance actuelle ne mentionne pas explicitement les remorques en question. La présente modification apporte la précision nécessaire.

---

<sup>7</sup> Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11).

<sup>8</sup> Ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport des voyageurs (RO 1999 721, 2000 2103 annexe ch. II 5, 2005 1167 annexe ch. II 5, 2008 3547), abrogée par l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11)

### 2.1.5 Art. 10 et art. 11, al. 3 et 4

D'après l'art. 10 ORPL, le Département fédéral des finances (DFF) est habilité à déterminer, en accord avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), la façon dont les détenteurs doivent apporter la preuve que des courses donnant droit au remboursement dans le cadre du transport combiné non accompagné (TCNA) ont été effectuées et la façon dont les entreprises ferroviaires, les compagnies de navigation, les exploitants de gares de transbordement ou les administrations portuaires doivent coopérer à l'apport de preuve. En application de l'art. 11, al. 3, ORPL, le DFF peut également déterminer la façon dont les détenteurs doivent apporter la preuve que des courses donnant droit au remboursement dans le domaine des transports de bois ont été effectuées. Cependant, lors de l'élaboration de l'ordonnance sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports effectués sur les parcours initiaux et terminaux du trafic combiné non accompagné<sup>9</sup> et de l'ordonnance sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports de bois brut<sup>10</sup>, le DFF a dû fixer des dispositions détaillées pour simplement être en mesure de mettre en œuvre le système de remboursement. L'ORPL ne règle en fait pas ces questions de procédure. Les réglementations créées par le DFF ont fait leurs preuves. La présente révision de l'ORPL vise donc à améliorer la situation juridique. Il faut que le DFF soit habilité à régler en détail la totalité de la procédure de remboursement dans les domaines du TCNA et des transports de bois, les délais nécessaires à cet effet et le genre de preuve.

D'après l'art. 10 ORPL, le DFF devrait par ailleurs se concerter avec le DETEC pour déterminer la façon dont les entreprises ferroviaires, les compagnies de navigation, les exploitants de gares de transbordement ou les administrations portuaires doivent coopérer à l'apport de la preuve relative aux parcours initiaux et terminaux effectués en TCNA. Jusqu'à présent, les autorités d'exécution ont sciemment renoncé à une telle réglementation, car ce devoir de collaboration entraînerait une charge de travail disproportionnée pour les personnes concernées. La dernière partie de la phrase est donc obsolète et peut être biffée. Par ailleurs, l'ordonnance sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports effectués sur les parcours initiaux et terminaux du trafic combiné non accompagné constitue une pure ordonnance d'exécution sans incidence sur le DETEC. La mention selon laquelle la réglementation doit être fixée en accord avec le DETEC peut donc également être biffée.

Les art. 10 et 11, al. 3 et 4, ORPL doivent être adaptés et précisés en conséquence.

### 2.1.6 Art. 11, al. 1, et art. 12

Depuis l'introduction en 2012 des rabais tarifaires de RPLP pour les véhicules des classes d'émission EURO II/ EURO 2 et EURO III/EURO 3<sup>11</sup> équipés a posteriori d'un système de filtre à particules ainsi que pour les véhicules des classes d'émission EURO VI / EURO 6<sup>12</sup>, les taux de RPLP ne figurent pas seulement à l'art. 14, al. 1, ORPL, mais aussi, pour les véhicules bénéficiant d'un rabais, aux art. 14a, al. 1, et 14b, al. 1, ORPL. Pour les véhicules mentionnés aux art. 11, al. 1, et 12 ORPL, les taux de la redevance se montent à 75 % des taux ordinaires. Des références aux deux nouveaux articles doivent donc être ajoutées aux art. 11, al. 1, et 12 ORPL.

Pour les véhicules soumis à la RPLF servant uniquement au transport de bois brut, à savoir le bois en grumes, le bois d'industrie, le bois d'énergie et les déchets de bois (art. 11, al. 1, ORPL; entrent en ligne de compte les chariots à moteur, les tracteurs, ainsi que les véhi-

<sup>9</sup> Ordonnance du 1<sup>er</sup> septembre 2000 sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports effectués sur les parcours initiaux et terminaux du trafic combiné non accompagné (RS 641.811.22)

<sup>10</sup> Ordonnance du 16 octobre 2000 sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports de bois brut (RS 641.811.31)

<sup>11</sup> RO 2011 5947

<sup>12</sup> RO 2012 3423

cules à moteur destinés au transport de choses dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h), la redevance s'élève également à 75 % des taux ordinaires. Les taux ordinaires applicables aux véhicules taxés de façon forfaitaire sont énoncés à l'art. 4, al. 1 et 2, ORPL. Dans le cadre de l'introduction, en 2008<sup>13</sup>, de la nouvelle catégorie «autocars et autobus articulés d'un poids total supérieur à 26 t» à l'art. 4, al. 1, let. e, ORPL, la référence à la catégorie «chariots à moteur, tracteurs, véhicules à moteur destinés au transport de choses dont la vitesse maximale ne dépasse pas 45 km/h» figurant à l'art. 11, al. 1, n'a pas été adaptée comme il le fallait, omission qui est corrigée avec la présente adaptation.

### 2.1.7 Art. 12b

Les détenteurs de véhicules servant uniquement au transport de bois brut, de lait en vrac ou d'animaux de rente peuvent revendiquer une réduction des taux de 25 % au moyen d'un engagement d'emploi lors de chaque mise en circulation du véhicule (art. 11, al. 1, et 12 ORPL); l'utilisation abusive des véhicules entraîne cependant la révocation de l'allégement (art. 12a, al. 2, ORPL).

En signant un engagement d'emploi, les détenteurs de véhicules obtiennent le droit à un rabais tarifaire. En contrepartie, il faut aussi que l'autorité d'exécution ait la possibilité de demander a posteriori au détenteur, sans disposer d'indices concrets d'utilisation abusive, des preuves établissant que l'engagement d'emploi a été respecté. S'il n'en va pas ainsi, le rapport de confiance qui a été contracté est unilatéral. La création de l'art. 12b ORPL vise à mettre fin à cette situation. Le requérant doit conserver pendant cinq ans les principaux documents et justificatifs permettant de prouver que l'engagement a été respecté et les présenter à la Direction générale des douanes sur demande de cette dernière.

### 2.1.8 Art. 13

L'art. 13 ORPL définit le poids déterminant pour le calcul de la RPLP. Les expériences faites au cours des douze premières années de perception de la redevance sur le trafic des poids lourds montrent que l'art. 13 ORPL ne couvre pas toutes les possibilités de combinaisons de véhicules, ce qui peut engendrer des difficultés lors de la détermination de la redevance. De plus, les bases de calcul applicables aux véhicules soumis à la redevance liée aux prestations et à ceux qui sont soumis à la redevance forfaitaire doivent être réglées dans des articles séparés (art. 13 et 13a ORPL respectivement).

La jurisprudence du Tribunal fédéral<sup>14</sup> précise que ce sont les charges par essieu mentionnées dans le permis de circulation qui doivent être prises en compte pour fixer le poids déterminant. Depuis lors, les détenteurs concernés doivent présenter à la Direction générale des douanes, avec la déclaration du kilométrage, pour chaque combinaison de véhicules et chaque période fiscale, une demande écrite de prise en compte des charges par essieu à laquelle ils doivent joindre une copie des permis de circulation. La Direction générale des douanes examine chaque demande individuellement et doit procéder à sa saisie manuelle. Cela entraîne un surcroît de travail considérable tant pour les détenteurs de véhicules que pour la Direction générale des douanes. Au début, plus de 500 demandes étaient présentées chaque mois. Depuis, le nombre de demandes a diminué de presque 50 %. Ce recul montre que, pour l'industrie des transports, la prise en compte des charges par essieu n'a plus une signification aussi importante qu'il y a quelques années encore. On peut admettre que les détenteurs exploitent les véhicules concernés sous la forme de combinaisons de véhicules appropriées, qu'ils font dans la mesure du possible abaisser le poids total autorisé figurant dans le permis de circulation ou qu'ils renoncent purement et simplement à présenter une demande en raison du faible potentiel d'économie (de l'ordre de 0,1 à 1,5 tonne au maximum) lié à cette approche.

---

<sup>13</sup> RO 2007 4695

<sup>14</sup> Arrêt du Tribunal fédéral du 4 juin 2007 (2A.479/2006/ble)

Dans son arrêt, le Tribunal fédéral a en outre relevé que, dans les limites fixées par la loi, qui laisse sciemment une marge de manœuvre pour des simplifications de la perception de la redevance dans les cas de ce genre (art. 6, al. 2, LRPL), le Conseil fédéral a cependant le pouvoir de modifier ces dispositions s'il désire maintenir la pratique actuelle ou s'il considère une autre solution comme plus judicieuse (cf. message, op. cit., page 531<sup>15</sup>).

A ce sujet, l'art. 6, al. 2, LRPL dit ceci: «Dans le cas des ensembles de véhicules, le poids de l'ensemble autorisé pour le véhicule tracteur peut servir de référence.» Le texte du message souligne l'intention du législateur de simplifier le calcul de la redevance dans le cas des combinaisons de véhicules: «En effet, on ne sait pas pour l'instant s'il faut également poser un appareil de saisie sur les remorques. Dans la négative, une autre solution doit être trouvée. Soit on perçoit un montant forfaitaire, soit on se réfère simplement pour une combinaison de véhicules au poids maximal de l'ensemble tel qu'il est défini dans la loi.»<sup>16</sup>

Pour les raisons invoquées ci-dessus, l'art. 13 ORPL doit être adapté de façon que les restrictions mentionnées dans le permis de circulation – charge par essieu, charge de la sellette d'appui, charge du timon et similaires – ne soient plus prises en considération pour le calcul de la redevance. Il faut au contraire inscrire dans l'ordonnance le principe selon lequel c'est en premier lieu le poids maximal autorisé de l'ensemble mentionné dans le permis de circulation qui est déterminant pour les combinaisons de véhicules. Ce n'est que lorsque la remorque est déclarée de façon réglementaire que le poids total du véhicule tracteur et celui de la remorque tractée sont additionnés.

On peut admettre que l'adaptation de l'ordonnance n'engendrera aucune charge financière supplémentaire – ou une charge financière supplémentaire très faible – pour les détenteurs de véhicules concernés. D'une part, il n'y aura plus lieu de présenter des demandes de prise en compte des charges par essieu; l'abandon de cette tâche fastidieuse aura des répercussions financières positives pour les détenteurs. D'autre part, les détenteurs ont la possibilité d'abaisser le poids total de leurs combinaisons de véhicules.

Si l'on continuait à l'avenir de prendre en compte les charges par essieu et des éléments similaires, il faudrait adapter en conséquence les systèmes électroniques utilisés par les autorités d'exécution. La saisie et le traitement manuels par des collaborateurs de l'AFD des demandes présentées chaque mois est obsolète et engendre des coûts. A cet effet, les données que les cantons mentionnent dans le permis de circulation (charge par essieu, charge de la sellette d'appui, etc.) devraient être automatiquement reportées du registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (MOFIS) au système que l'AFD utilise pour la perception de la RPLP. A l'heure actuelle, les systèmes en question ne disposent pas des interfaces nécessaires. Cependant, les adaptations des systèmes électroniques, à savoir la création d'interfaces, entraîneraient des coûts d'investissement plus élevés que la solution consistant à ne pas prendre en compte les charges par essieu.

### 2.1.9 Art. 13a

L'art. 13a qui fait son apparition dans l'ORPL reprend le droit déjà en vigueur. La nouvelle formulation de l'art. 13 ORPL fournit l'occasion de régler séparément la base de calcul applicable aux véhicules soumis à la redevance forfaitaire. Pour les véhicules visés à l'art. 4, al. 1, let. b à g, ORPL, c'est le poids total mentionné dans le permis de circulation qui est déterminant. Pour les véhicules visés à l'art. 4, al. 1, let. a, ORPL, la redevance est perçue par véhicule indépendamment du poids total. Pour les remorques soumises à la redevance qui sont visées à l'art. 4, al. 2, ORPL, la redevance est perçue de façon forfaitaire par l'intermédiaire du véhicule tracteur, dont le poids remorquable est alors déterminant.

---

<sup>15</sup> FF 1996 V 505 ss (531)

<sup>16</sup> FF 1996 V 505 ss (531)

### 2.1.10 Art. 13b, art. 62c, annexe 5

L'art. 13, al. 2, de l'ordonnance sur l'assurance des véhicules<sup>17</sup> prévoit qu'en principe deux véhicules au plus peuvent être utilisés avec une plaque interchangeable et précise qu'il est interdit d'utiliser plus d'une plaque interchangeable sur un véhicule. Dans de nombreux cantons, les remorques sont traitées conformément à ce principe. Pour les remorques et à titre d'exception, l'alinéa en question permet cependant d'immatriculer plus de deux remorques par plaque interchangeable et d'utiliser une remorque avec plusieurs plaques interchangeables. De ce fait, un détenteur de véhicules a par exemple le droit d'immatriculer ses sept remorques avec trois plaques interchangeables, chacune des sept remorques pouvant en l'occurrence être utilisée avec chacune des trois plaques interchangeables. Cette réglementation permet de gérer les remorques avec plus de souplesse. L'expérience a montré que, dans divers cantons, quelques détenteurs de véhicules exploitent cette forme d'immatriculation multiple des remorques (2000 remorques environ sont concernées). Lorsque des remorques du même type ou d'un type analogue sont exploitées avec plusieurs plaques interchangeables et sont admises à la circulation avec des poids totaux qui divergent nettement en raison d'abaissements du poids total, la taxation correcte de la RPLP devient difficile voire impossible. De même, sur la base des images fournies par les installations de contrôle, il est difficile si ce n'est impossible de distinguer les unes des autres ces remorques dont le type est identique mais dont les poids totaux divergent. On constate régulièrement des infractions dans lesquelles la remorque la plus légère a été déclarée bien que ce soit la plus lourde qui ait été accouplée au véhicule tracteur. Les organes d'exécution ne parviennent à apporter la preuve de ces fausses déclarations qu'au prix d'une forte charge de travail. Le nombre réel de ces infractions est difficile à estimer.

On peut remédier à cette situation en fixant à demeure, à l'arrière des remorques soumises à la RPLP qui circulent avec une plaque interchangeable, un signe mentionnant le poids total maximal autorisé. Le service des automobiles du canton de Neuchâtel ordonne déjà cette façon de procéder aux détenteurs relevant de sa compétence. Depuis lors, le contrôle de ces remorques lors du franchissement des installations de contrôle de la RPLP et leur taxation sont devenus nettement plus simples.

La fabrication et la fixation du signe doivent être effectuées aux frais du détenteur. Pour les remorques concernées qui sont déjà immatriculées au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification d'ordonnance, le délai transitoire est de trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur. Quant aux remorques qui sont immatriculées de cette manière après l'entrée en vigueur de la présente modification, elles doivent être munies du signe lors de l'immatriculation.

La conformité doit être vérifiée lors du contrôle périodique des remorques effectué par les autorités cantonales d'exécution ou par les entreprises et organisations autorisées à effectuer un contrôle subséquent. Cette vérification pourrait en plus également avoir lieu à l'occasion de contrôles du trafic lourd. Lors du contrôle périodique des véhicules à moteur, les autorités, se fondant sur l'art. 16, al. 4, ORPL, vérifient aujourd'hui déjà le détecteur de remorque des appareils de saisie RPLP. Si elles constatent des divergences par rapport aux dispositions de l'art. 13b, al. 1 ou 2, ORPL, elles doivent en informer par écrit la Direction générale des douanes, qui prend alors les mesures nécessaires.

Si le détenteur omet d'apposer le signe nécessaire ou si ce dernier ne correspond pas aux normes, la redevance grevant les véhicules articulés immatriculés séparément et les trains routiers est calculée sur la base du poids maximal autorisé de l'ensemble figurant dans le permis de circulation du tracteur à sellette ou du véhicule tracteur.

Les détails du signe sont réglés dans l'annexe 5, qui est créée à cet effet.

En ce qui concerne la taille des chiffres, les propriétés des colorants, la hauteur, etc., le signe correspond aux plaques de contrôle avant réfléchissantes actuellement utilisées sur les véhicules à moteur; les frais de fabrication devraient de ce fait être bas, car il est possible de recourir aux procédés de fabrication, machines, matériaux, etc. qui existent déjà. Les

---

<sup>17</sup> Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV; RS 741.31)

plaques de contrôle réfléchissantes ont été testées en pratique; elles ont fait leurs preuves et peuvent être identifiées et lues par les installations de contrôle de la RPLP.

Le signe doit présenter une taille minimale de 80 x 160 mm (à titre de comparaison, la plaque de contrôle avant mesure 80 x 300 mm). Le fond du signe est blanc et rétro réfléchissant; à cet égard, il doit satisfaire aux exigences minimales de la norme ISO 7591<sup>18</sup>. Pour de plus amples détails, on peut également se référer aux normes techniques énoncées au chiffre 135 de la directive du Département fédéral de justice et police (DFJP) du 2 juin 1987 relative aux plaques réfléchissantes / plaques de format long. Le signe doit être fixé à demeure sous la forme d'un autocollant ou d'une plaquette métallique à l'arrière des remorques soumises à la RPLP et exploitées avec des plaques interchangeables, à une distance minimale de 20 cm de la plaque de contrôle arrière, le plus verticalement possible et de manière à être bien visible. Les chiffres sont noirs et présentent une hauteur minimale de 53 mm et une largeur minimale de 27 mm. L'épaisseur minimale du trait est de 7 mm, et l'écart minimal entre les chiffres est de 6 mm. Le poids total de la remorque mentionné dans le permis de circulation doit être indiqué en tonnes, avec deux décimales après la virgule.

### **2.1.11 Art. 16, al. 2**

L'art. 16, al. 2, ORPL prévoit que l'administration des douanes, en accord avec l'Office fédéral de métrologie (METAS), désigne les stations de montage chargées du montage et de la mise en service des appareils de saisie RPLP. En pratique, cependant, l'administration des douanes a toujours été seule à désigner les stations de montage et à leur délivrer l'autorisation nécessaire, cela depuis l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds actuelle. En revanche, le METAS veille à ce que les appareils utilisés par les stations de montage soient étalonnés et correspondent aux exigences légales. Si le METAS constate des irrégularités, il en informe l'administration des douanes, qui prend les mesures nécessaires ou retire son autorisation à la station de montage. Ces processus ont fait leurs preuves, raison pour laquelle l'al. 2 doit être adapté en conséquence.

Jusqu'à présent, l'administration des douanes avait publié les dispositions et normes régissant la reconnaissance des stations de montage RPLP sous la forme d'une directive. Depuis l'adaptation de l'art. 220, al. 1<sup>bis</sup>, OETV<sup>19</sup>, le DFF a compétence pour régler les détails concernant les exigences posées aux ateliers qui installent, contrôlent et réparent des dispositifs limiteurs de vitesse ou des tachygraphes ainsi que le contrôle de ces ateliers. Etant donné que ces ateliers sont pour la plupart aussi des stations de montage RPLP, leur reconnaissance relève également de la compétence de l'administration des douanes. Compte tenu de la nouvelle teneur de l'art. 220, al. 1<sup>bis</sup>, OETV, l'art. 16, al. 2, ORPL doit être adapté en ce sens que le DFF est également habilité à régler les détails concernant les exigences applicables aux stations de montage RPLP. Cela permettra de régler les exigences posées aux stations de montage RPLP et aux ateliers qui installent, contrôlent et réparent des dispositifs limiteurs de vitesse ou des tachygraphes dans une seule ordonnance du DFF, laquelle doit encore être élaborée; cette simplification sera bénéfique aux autorités et entreprises concernées. La branche des transports aura ainsi la garantie de conserver un interlocuteur unique, ce qu'elle apprécie beaucoup dans la pratique actuelle. Les détails techniques doivent pouvoir être réglés dans une directive édictée à l'échelon de l'AFD.

### **2.1.12 Art. 33a**

Le détenteur d'un véhicule soumis à la RPLP qui a été loué pour l'armée ou la protection civile peut demander un remboursement pour chaque jour au cours duquel il est prouvé que le véhicule a circulé dans l'un des buts énoncés à l'art. 3, al. 1, let. a ou a<sup>bis</sup>, ORPL. La demande doit être présentée avec les documents correspondants dans un délai d'une année

---

<sup>18</sup> ISO 7591, édition 1982-12, «Véhicules routiers – Plaques de contrôle rétro réfléchissantes pour véhicules à moteur et leurs remorques – Spécifications».

<sup>19</sup> RO 2006 1677

après l'expiration de la période fiscale (cf. 2.1.2). Les montants inférieurs à 50 francs par demande ne sont pas remboursés, par analogie avec les articles 32 (remboursement lors de mise hors circulation) et 33 ORPL (remboursement pour courses à l'étranger).

#### **2.1.13 Art. 36a, al. 1**

L'art. 36a, al. 1, doit être adapté du point de vue linguistique en ce sens que la personne solidairement responsable qui désire remettre un véhicule tracteur ou une remorque (véhicule) à un tiers pour utilisation peut demander à la Direction générale des douanes les informations nécessaires concernant la discipline de paiement de ce tiers non pas *avant* la conclusion du contrat, mais bien *dans le cadre* de la conclusion du contrat.

#### **2.1.14 Art. 42**

L'art. 42 ORPL prévoit la possibilité pour l'AFD de mettre l'équipement spécial qu'elle s'est procuré pour les contrôles mobiles à la disposition des cantons. A ce jour, aucun canton n'a fait usage de cette possibilité. De plus, depuis la dernière révision de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds<sup>20</sup> en 2008, la poursuite pénale et le jugement des infractions en matière de RPLP incombent exclusivement à l'AFD, alors qu'auparavant les cantons avaient encore compétence pour les infractions concernant des véhicules immatriculés en Suisse. La remise de l'équipement spécial aux cantons devient donc superflue, d'autant plus que les cantons ne tireraient aucun profit direct de contrôles mobiles de la RPLP effectués par leurs soins et que la remise temporaire du système mobile de contrôle aux corps de police nécessiterait un travail de formation disproportionné.

Pour les contrôles mobiles, l'AFD recourt à des groupes spécialement équipés qui vérifient sur le terrain les données saisies et les complètent au besoin. Comme cela s'est souvent fait par le passé, les contrôles du trafic lourd effectués par la police peuvent être soutenus par l'AFD par la mise à disposition du système mobile de contrôle et de son personnel.

La dernière phrase de l'art. 42 ORPL peut par conséquent être entièrement supprimée.

#### **2.1.15 Art. 50**

Si la redevance n'est pas payée, l'administration des douanes peut refuser l'autorisation de poursuivre le voyage ou séquestrer le véhicule. Cependant, si des paiements anticipés ne sont pas effectués, si des sûretés ne sont pas fournies ou si des mesures de garantie ne sont pas mises en œuvre par le détenteur, l'AFD ne dispose que de la possibilité de faire retirer les plaques de contrôle par le canton; cette mesure, qui ne peut d'ailleurs être appliquée qu'aux véhicules immatriculés en Suisse, génère une forte charge de travail et des frais administratifs (art. 50a ORPL en corrélation avec l'art. 14a LRPL).

Le refus de l'autorisation de poursuivre le voyage et le séquestre du véhicule ont au fond le même but que le retrait des plaques de contrôle prévu par l'art. 14a LRPL. Il s'agit d'empêcher le débiteur de la RPLP de poursuivre ses activités de transport alors qu'il a omis des paiements anticipés ou des fournitures de sûretés ou n'a pas mis en œuvre des mesures de garantie. Pour cette raison, dans les cas évoqués ci-dessus, il faut que l'administration des douanes soit également habilitée à empêcher la poursuite du voyage avec le véhicule ou même si nécessaire à séquestrer ce dernier pour autant que cela soit conforme au principe de la proportionnalité. Les mesures prévues sont en principe exécutées à la frontière.

---

<sup>20</sup> Loi fédérale du 5 octobre 2007 sur des mesures visant à améliorer les procédures liées à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RO 2008 765; FF 2006 9029)

## **2.2 Modification du droit actuel**

### **2.2.1 Ordonnance du 4 avril 2007 réglant les compétences de l'Administration fédérale des douanes en matière pénale**

Lors de la dernière révision de la LRPL<sup>21</sup>, l'art. 22 de cette loi a été adapté en ce sens que la compétence des cantons de poursuivre et de juger les infractions en matière de RPLP concernant des véhicules immatriculés en Suisse a été abrogée en faveur d'une procédure uniforme et économique sur le plan administratif. Depuis avril 2008, l'administration des douanes dispose de la compétence pénale pour toutes les infractions en matière de RPLP.

Il faut adapter en conséquence l'art. 1, al. 1, let. j, de l'ordonnance réglant les compétences de l'Administration fédérale des douanes en matière pénale<sup>22</sup>.

### **2.2.2 Ordonnance du 4 avril 2007 sur les émoluments de l'Administration fédérale des douanes**

L'introduction de la nouvelle législation douanière en 2007 a entraîné un remaniement de l'ordonnance sur les émoluments de l'Administration fédérale des douanes<sup>23</sup>; lors de ce processus, certaines positions qui figuraient dans l'ancienne ordonnance<sup>24</sup> n'ont pas été reprises. La présente modification remédie à ces omissions. Aucune recette supplémentaire n'est générée, car les travaux soumis à émoluments qui seront dorénavant explicitement cités sont actuellement facturés selon des taux horaires.

## **3 Conséquences**

### **3.1 Conséquences pour la Confédération**

#### **3.1.1 Conséquences financières**

La modification d'ordonnance qui est prévue vise en premier lieu à simplifier la perception de la redevance, à empêcher les abus et à améliorer l'application. Il faut donc s'attendre à un effet positif et à une augmentation de l'efficacité. Si tant est que des recettes supplémentaires soient générées, celles-ci n'auront qu'un caractère marginal; elles ne peuvent être chiffrées plus précisément dans le volume total de la RPLP.

#### **3.1.2 Conséquences sur le personnel**

Il ne faut pas s'attendre à des charges supplémentaires en matière de personnel. D'un côté, l'abandon du traitement manuel des demandes de prise en compte des charges par essieu devrait entraîner une diminution des charges administratives. D'un autre côté, la gestion des autorisations et la procédure de taxation applicable aux véhicules que la protection civile prend en location pour des interventions spéciales conformément aux dispositions de l'art. 3, al. 1, let. a<sup>bis</sup>, ch. 2 et 3, LRPL et qui sont par conséquent exonérés de la redevance pourraient générer une faible augmentation de la charge administrative.

---

<sup>21</sup> Loi fédérale du 5 octobre 2007 sur des mesures visant à améliorer les procédures liées à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RO **2008** 765; FF **2006** 9029)

<sup>22</sup> Ordonnance du 4 avril 2007 réglant les compétences de l'Administration fédérale des douanes en matière pénale (RS **631.09**)

<sup>23</sup> Ordonnance du 4 avril 2007 sur les émoluments de l'Administration fédérale des douanes (RS **631.035**)

<sup>24</sup> Ordonnance du 22 avril 1984 sur les taxes de l'administration des douanes (RO **1984** 960, **2003** 1126)

### **3.2 Conséquences pour les cantons**

Les cantons peuvent compter sur des recettes RPLP inchangées, car les modifications proposées ne devraient générer ni diminution ni augmentation des recettes.

Les adaptations de procédure occasionneront un faible surcroît de travail aux cantons. D'une part, lors du contrôle périodique des remorques soumises à la RPLP et exploitées avec des plaques interchangeable, les autorités cantonales d'exécution ou les entreprises et organisations autorisées à effectuer un contrôle subséquent devront contrôler le signe prescrit par l'art. 13b ORPL. D'autre part, les organisations de protection civile devront demander, par l'intermédiaire du service cantonal compétent en matière de protection civile et de l'OFPP, l'exonération du paiement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les véhicules qu'elles auront pris en location.

### **3.3 Conséquences économiques**

Les présentes adaptations visent avant tout à empêcher des abus et par conséquent des distorsions de la concurrence. Elles doivent être qualifiées de positives sur le plan économique.

Les détenteurs qui devaient jusqu'à maintenant présenter chaque mois à la Direction générale des douanes des demandes de prise en compte des charges par essieu pour leurs véhicules (environ 250 entreprises ou personnes concernées) seront déchargés sur le plan administratif. D'un autre côté, ces détenteurs doivent s'attendre à une certaine augmentation de la charge financière s'ils ne demandent pas un abaissement du poids total de leurs véhicules.

Les entreprises de transport qui effectuent des courses de transfert d'aéroport soumises à concession au sens de l'art. 6 OTV (de sept à dix entreprises sont concernées pour l'ensemble de la Suisse) devront compter avec une charge fiscale annuelle pouvant atteindre dans les cas extrêmes 5000 francs par véhicule, en fonction de la taille de ce dernier et de son éventuelle utilisation dans le service de ligne (le montant de 5000 francs correspond à un autocar d'un poids total de plus de 26 tonnes exclusivement utilisé pour des transferts d'aéroport).

A l'heure actuelle, on compte quelque 2000 remorques soumises à la RPLP qui sont exploitées avec des plaques interchangeables et devront être munies du signe correspondant. Leurs détenteurs doivent faire fabriquer et fixer le signe à leurs frais.

## **4 Rapports avec le droit européen**

La modification de l'ORPL n'a pas d'incidences sur les rapports avec le droit européen. Sur le plan matériel, la perception de la RPLP suisse est inscrite dans l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et la Communauté européenne<sup>25</sup>.

Le territoire dans lequel la RPLP est perçue comprend également la Principauté de Liechtenstein, raison pour laquelle le droit liechtensteinois en matière de RPLP doit être adapté au droit suisse. La commission mixte Suisse – Principauté de Liechtenstein chargée de traiter les questions en rapport avec la RPLP est informée de ces modifications afin que les mesures nécessaires puissent être prises.

## **5 Bases juridiques**

Les dispositions se fondent sur la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

---

<sup>25</sup> Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (avec annexes et acte final) (accord sur les transports terrestres; RS **0.740.72**)