



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

---

Rapport explicatif

Berne, juillet 2006

**Délai: 31 octobre 2006**

## **Table des matières**

<b>1</b>	<b>CONDENSÉ</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>PARTIE GÉNÉRALE</b>	<b>4</b>
2.1	Contexte	4
2.2	Interventions parlementaires	4
<b>3</b>	<b>COMMENTAIRE DES ARTICLES</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>CONSÉQUENCES</b>	<b>7</b>
4.1	Conséquences financières	7
4.2	Conséquences pour l'économie	7
<b>5</b>	<b>RAPPORTS AVEC LE DROIT EUROPÉEN</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>BASES JURIDIQUES</b>	<b>8</b>

## 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 a fait usage de cette possibilité et a édicté 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) a commencé 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. Par la suite, il s'est cependant avéré que certaines entreprises suisses de transport cherchent à se soustraire à la perception de la redevance. Cela entraîne des distorsions de concurrence qui ne sauraient être tolérées. L'adaptation des dispositions légales qui est proposée devrait mettre un terme au comportement de ces entreprises peu scrupuleuses. Cette adaptation a d'ailleurs lieu en accord avec la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, qui est effectuée en parallèle.*

## **2 Partie générale**

### **2.1 Contexte**

Certaines entreprises suisses de transport qui ne sont pas disposées à payer la RPLP éludent cette dernière en créant de nouvelles entreprises ou en faisant passer d'autres personnes – le plus souvent des parents ou des employés – pour les nouveaux détenteurs des véhicules. Lorsque l'entreprise précédente est mise en faillite, la perception de la RPLP est bien souvent impossible, faute d'actifs. Les entreprises de transport qui recourent à cet artifice peuvent proposer leurs services à des prix plus avantageux, car elles ne sont pas contraintes de facturer la RPLP à leurs clients. En raison de l'avantage ainsi obtenu par ces entreprises, ce comportement entraîne une forte distorsion de la concurrence. Cette distorsion frappe essentiellement les entreprises suisses de transport qui paient la redevance de façon réglementaire. Elles ne peuvent pas s'aligner sur les offres à bas prix des concurrents qui ne sont pas disposés à s'acquitter de la RPLP, ce qui les prive de mandats de transport et peut même compromettre leur existence. Abstraction faite de ce qui précède, l'Etat perd ainsi des recettes. En 2005, les recettes dont le paiement a été éludé se sont montées à quelque 10 millions de francs.

La Direction générale des douanes (DGD) cherche bien à remédier à cette situation fâcheuse, mais, malgré tous ses efforts, les résultats qu'elle obtient sont souvent insatisfaisants. Les moyens à disposition doivent donc être adaptés et améliorés en fonction des besoins. C'est pourquoi la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds est également adaptée en parallèle. L'adaptation touche essentiellement deux points. D'une part, la compétence de poursuivre les infractions est entièrement transférée des cantons à l'administration fédérale des douanes (AFD); d'autre part, les redevances sont dorénavant perçues au moyen d'une décision de taxation à laquelle il est possible de faire opposition. Cette deuxième adaptation entre déjà en vigueur en même temps que la loi sur le Tribunal administratif fédéral, soit le 1<sup>er</sup> janvier 2007<sup>2</sup>. Cela devrait nettement accélérer l'exécution des créances.

Les mesures proposées ne s'adressent pas aux entreprises de transport et aux détenteurs de véhicules qui paient leurs factures dans les délais ou du moins avant un éventuel retrait des plaques de contrôle. Elles visent en principe les détenteurs de véhicules qui tentent de façon répétée d'éluder le paiement de la RPLP.

### **2.2 Interventions parlementaires**

#### **1.1.1 Motions 04.3721 et 04.3715 Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds – Modification**

Les motions déposées le 16 décembre 2004 par le conseiller national Ulrich Giezendanner et par le conseiller aux Etats Carlo Schmid-Sutter (numéros 04.3715 et 04.3721 respectivement) demandaient à ce propos que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations ne soit plus perçue seulement sur la base de la plaque de contrôle cantonale, mais aussi sur celle du numéro matricule du véhicule.

---

<sup>2</sup> RO 2006 2211, 2254

Or, pour percevoir la RPLP auprès du détenteur du véhicule, l'administration des douanes se fonde aujourd'hui déjà sur le numéro matricule combiné avec le numéro de plaque de contrôle. L'exigence formulée par les deux parlementaires est déjà remplie et ne permet pas d'atteindre l'objectif. En effet, d'après la LRPL, c'est le détenteur du véhicule qui reste le débiteur. La motion Schmid-Sutter a donc été rejetée. Dans sa réponse, le Conseil fédéral a toutefois promis de prendre des contre-mesures.

Les présentes propositions de modifications contiennent des améliorations qui vont dans le sens préconisé par les auteurs des motions.

### **3 Commentaire des articles**

#### *Art. 24, al. 2*

La réglementation actuelle dispose que, en cas de mise en circulation d'un véhicule pendant la seconde moitié d'un mois, la RPLP correspondant à la période comprise entre le 15<sup>e</sup> jour et la fin du mois est attribuée à la période fiscale suivante. Ce système sera abrogé. Cette réglementation n'était de toute façon appliquée que lors de la première mise en circulation d'un véhicule. Pour les détenteurs qui se comportent correctement, le désavantage est très faible.

#### *Art. 25, al. 1*

Avec l'introduction de la procédure d'opposition, la personne assujettie à la redevance reçoit une décision de taxation et non plus une facture. En cas de discordances, la décision de taxation peut faire l'objet d'une opposition auprès de la DGD (art. 23, al. 3, modification LRPL).

L'exigibilité et le délai de paiement ne subissent aucune modification. A cet égard, la modification de l'ordonnance sert uniquement à préciser la situation.

#### *Art. 36, al. 1, let. b et f*

En mettant un véhicule en service, les propriétaires, les loueurs et les donneurs de leasing poursuivent essentiellement des buts économiques. L'extension de la responsabilité solidaire permettra de leur faire assumer leur part de responsabilité. A l'avenir, ils devront donc examiner avec plus de soin à qui ils confient un véhicule. La modification de l'ordonnance poussera vraisemblablement ces personnes à vérifier régulièrement la solvabilité des clients afin d'éviter d'assumer une éventuelle responsabilité solidaire.

L'extension de la responsabilité solidaire facilitera en outre l'exécution du séquestre au sens de l'art. 48, al. 2, ORPL. Jusqu'à présent, au vu des conditions de propriété, il n'était pas possible de séquestrer des véhicules loués ou en leasing.

#### *Art. 39, al. 3*

D'après l'ordonnance en vigueur, le calcul de la part préalable revenant aux cantons comportant des régions de montagne et des régions périphériques devait avoir lieu tous les deux ans. En pratique, le calcul de cette part s'est révélé très laborieux et très coûteux. Au vu de la nature des indicateurs sur lesquels se base le calcul, on peut admettre que ceux-ci ne changent pas de façon profonde à de si courts intervalles. On a par conséquent choisi une nouvelle formulation permettant d'ajuster le rythme du réexamen aux modifications éven-

tuelles. Le délai maximal de réexamen du calcul est fixé par analogie au recensement, qui a lieu tous les dix ans.

*Art. 48, al. 4*

Si la sûreté n'est pas fournie, l'art. 48 ORPL prévoit uniquement le séquestre. Celui-ci ne doit toutefois pas obligatoirement se rapporter au véhicule. Il est en outre difficile de désigner des actifs en main du débiteur. Le retrait des plaques de contrôle en cas d'omission de fournir une sûreté serait judicieux; il est du reste déjà utilisé en pratique. Cette disposition permettra de dissiper les doutes parfois exprimés au sujet de la légalité de cette mesure.

*Art. 50, al. 1*

L'AFD a le droit d'empêcher les véhicules étrangers de poursuivre leur course ou même de les séquestrer. Pour les véhicules suisses, la seule possibilité est de faire retirer les plaques de contrôle par les autorités cantonales d'immatriculation (service des automobiles). Cela se révèle souvent difficile, soit que les véhicules soient mis en service dans d'autres cantons, soit que leurs détenteurs ignorent les décisions cantonales et soustraient les véhicules à l'intervention de la police. Le retrait des plaques de contrôle et le fait d'empêcher la poursuite de la course ont au fond le même but. De plus, l'administration des douanes se trouve dans une situation désagréable lorsque les véhicules d'entreprises connues pour leur mauvaise moralité de paiement peuvent passer sans encombre les contrôles douaniers. C'est pourquoi il faut que l'AFD dispose pour les véhicules suisses des moyens dont elle dispose déjà pour les véhicules étrangers. Des mesures telles que le refus de l'autorisation de poursuivre la course ou – pour autant que les circonstances le justifient – le séquestre du véhicule doivent donc être instaurées.

*Art. 50, al. 1<sup>bis</sup>*

Même s'il est prouvé que la RPLP n'a pas été payée, l'exécution de la décision cantonale de retrait peut être reportée en raison de recours injustifiés. Le seul moyen de mettre fin à cette pratique est de priver le recours de son effet suspensif.

Cette mesure extraordinaire contribuera dans une large mesure à faire respecter l'assujettissement à la redevance; elle est justifiée au vu de l'objectif de la décision de retrait. Celle-ci a pour but d'empêcher qu'un véhicule ne continue d'être utilisé pendant des mois pour effectuer des courses passibles de la RPLP alors que des redevances dues n'ont pas été payées.

*Art. 50a Restriction d'immatriculation*

Si les plaques de contrôle d'un véhicule ont été retirées, le même détenteur ne peut plus remettre ce véhicule en circulation. Ce principe ne fonctionne cependant que dans le canton ayant procédé au retrait des plaques de contrôle. L'expérience montre que les détenteurs concernés font souvent immatriculer ces véhicules dans un autre canton. La nouvelle plaque de contrôle doit alors de nouveau faire l'objet d'une procédure ordinaire de retrait. En raison de la durée

de la procédure, cette situation entraîne les distorsions de concurrence déjà abordées.

Une restriction d'immatriculation est indispensable pour mettre fin à ces changements abusifs de canton. A cet effet, l'AFD communiquera cas par cas les données des détenteurs et des véhicules concernés aux autorités cantonales d'exécution. L'immatriculation de tels véhicules ne sera possible qu'après consultation de la DGD, et il faudra que le détenteur ait préalablement versé les redevances dues ou fourni une sûreté suffisante.

Cette disposition se fonde sur l'art. 11, al. 2, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), qui habilite les autorités d'immatriculation à refuser le permis de circulation (et donc les plaques de contrôle) si les impôts ou taxes de circulation n'ont pas été payés. La nouvelle disposition habilite en outre les autorités d'immatriculation à réclamer un paiement anticipé.

## **4 Conséquences**

### **4.1 Conséquences financières**

#### **Pour la Confédération**

La modification de l'ordonnance qui est prévue devrait contribuer à simplifier l'exécution de la perception de la redevance auprès des détenteurs qui posent des problèmes. Il faut donc s'attendre à un effet positif sur les recettes.

Il n'y a pas lieu de s'attendre à un surcroît de travail pour le personnel. Ces mesures plus appropriées pourraient même amener une diminution de la charge de travail.

#### **Pour les cantons**

Au niveau des cantons, les mesures proposées auront également pour effet une amélioration et une accélération de l'application. Cela devrait tendre à réduire la charge de travail. Le léger surcroît de travail résultant des restrictions d'immatriculation touchant certains véhicules et certains détenteurs ne joue donc pas un rôle significatif.

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

Les adaptations empêchent les abus et par conséquent les distorsions de concurrence. Elles doivent donc être qualifiées de positives sur le plan économique.

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

La modification de l'ORPL, un acte législatif suisse, n'influence pas 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).

Etant donné que la Principauté de Liechtenstein fait partie du territoire dans lequel la RPLP est perçue, une adaptation correspondante du droit liechtensteinois est nécessaire. La commission mixte a déjà discuté de ces modifications.

## **6 Bases juridiques**

Les dispositions se fondent sur la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)<sup>3</sup> et sur la loi du 8 octobre 1999 sur le transfert du trafic<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> RS 641.81

<sup>4</sup> RS 740.1