



Berne, le 31 août 2022

Rapport sur les résultats

Procédure de consultation concernant la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Table des matières

1 Contexte	4
2 Grandes lignes du projet	4
2.1 Généralités	4
2.2 Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds	5
2.3 Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds	5
3 Procédure de consultation	5
3.1 Vue d'ensemble des avis reçus	6
3.2 Appréciation générale	6
3.3 Principaux points critiqués	7
3.3.1 Déclaration du nombre d'essieux des remorques au lieu du poids total autorisé	7
3.3.2 Poids par essieu fixe	8
3.4 Appréciation générale du projet	8
3.4.1 Harmonisation avec le développement de la RPLP	8
3.4.2 Conséquences pour la Confédération	9
3.4.3 Conséquences économiques	9
3.4.4 Délégation de tâches à des tiers	9
3.4.5 Protection des données	10
3.4.6 Intensification des contrôles	10
3.4.7 Part cantonale et indemnisation des cantons et de la Confédération	11
3.4.8 Base légale pour les remorques légères	11
3.4.9 Péages urbains (road pricing)	11
3.5 Avis concernant les dispositions de la LRPL	11
3.5.1 Art. 12b LP-LRPL / Extinction de la dette fiscale pour les véhicules étrangers	11
3.5.2 Art. 14a, al. 1, let. e, AP-LRPL / Numéro d'identification des entreprises (IDE)	12
3.5.3 Art. 16 LRPL / Entraide judiciaire et obligation de notifier	12
3.5.4 Art. 19a ^{bis} AP-LRPL / Contrôles	12
3.5.5 Art. 20 et 20a AP-LRPL / Soustraction et mise en péril de la redevance	13
3.5.6 Art. 20c AP-LRPL / Inobservation des prescriptions d'ordre	13
3.6 Avis concernant les dispositions de l'ORPL	13
3.6.1 Art. 3, al. 1, AP-ORPL / Exemptions de l'assujettissement à la redevance	13
3.6.2 Art. 3, al. 1, let. k, AP-ORPL / Mise en œuvre de la motion 19.4381	13
3.6.3 Art. 13 à 15 AP-ORPL / Transports de bois brut, de lait en vrac et d'animaux de rente	14
3.6.4 Art. 21 AP-ORPL / Coûts de l'établissement des kilomètres parcourus	14
3.6.5 Art. 31, al. 2, ORPL / Recouvrement de la redevance	14
3.6.6 Art. 50 AP-ORPL / Remboursement pour courses à l'étranger	14
3.6.7 Annexe 2 ORPL	15
3.7 Autres remarques	15
3.7.1.1 Utilisation des appareils de saisie à d'autres fins	15
3.7.1.2 Compensation de l'avantage compétitif du fret routier	15
3.7.1.3 Introduction de classes d'émissions de CO ₂	16
3.7.1.4 Soutien à la police	16
4 Liste des participants	17
4.1 Cantons	17
4.2 Partis politiques	17
4.3 Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national	18
4.4 Associations faîtières de l'économie œuvrant au niveau national	18

4.5	Associations des transports	18
4.6	Autres milieux intéressés	18

1 Contexte

Le système de saisie utilisé actuellement en Suisse pour percevoir la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) n'a quasiment pas changé depuis son lancement en 2001. Les appareils placés dans les véhicules automobiles et l'infrastructure routière ont presque atteint leur durée de vie technique et doivent être remplacés d'ici la fin de l'année 2024 au plus tard.

Dans le même temps, des normes uniques harmonisées, qui simplifient et accélèrent sensiblement la perception des péages en Europe, notamment dans le trafic transfrontalier, ont été introduites pour le service européen de télépéage (SET). Début 2020, la Suisse a mis en place un service de perception compatible avec le SET pour les véhicules étrangers, sans pour autant reprendre la directive européenne correspondante.

Le renouvellement nécessaire du système de saisie de la RPLP devra en outre être harmonisé avec les normes européennes et intégré dans les nouveaux processus numériques mis en place par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) dans le cadre de son programme de numérisation et de transformation (DaziT). La simplification et la numérisation des processus du futur système de perception de la RPLP allégera le travail administratif des entreprises de transport et de la Confédération. Dans ce contexte, la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)¹ et l'ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)² doivent être modifiées.

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation³ concernant la modification de ces deux actes le 11 août 2021. La procédure s'est terminée le 19 novembre 2021.

Les modifications du système taxation n'ont été proposées qu'avec retenue si elles n'avaient aucun lien avec le remplacement des composants techniques de la RPLP. Comme il l'a annoncé dans le rapport sur le transfert⁴, le Conseil fédéral veut se pencher sur le perfectionnement de la RPLP (par ex. promotion des modes de propulsion sans carburant fossile, remplacement des normes Euro par des critères liés aux émissions de CO₂). À cette fin, il a chargé le Département fédéral des transports, de l'environnement, de l'énergie et de la communication (DETEC) de lui présenter un projet à mettre en consultation d'ici le milieu de l'année 2023.

2 Grandes lignes du projet

2.1 Généralités

La nécessité d'un renouvellement technique des composants de la RPLP et l'harmonisation connexe avec les normes européennes en matière de télépéage requièrent une adaptation des bases légales. Le projet de révision de la LRPL et de l'ORPL a donc été initié uniquement en raison de la modernisation nécessaire des composants du système. Le système de taxation demeurera donc en grande partie inchangé.

¹ RS 641.81

² RS 641.811

³ FF 2021 1887

⁴ Communiqué de presse du Conseil fédéral relatif au rapport sur le transfert 2021; [Fret transalpin: le Conseil fédéral veut renforcer davantage le transfert vers le rail \(admin.ch\)](#)

2.2 Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Le remplacement du système de perception actuel nécessite une révision partielle de la LRPL. Pour concrétiser les objectifs de modernisation et de simplification, le Conseil fédéral propose d'ajouter les bases légales suivantes:

- compétence du Conseil fédéral d'ordonner le calcul du poids total maximal en multipliant le nombre d'essieux par un poids à utiliser par essieu qu'il aura défini (art. 6, al. 1, AP-LRPL);
- compétence du Conseil fédéral de mandater des tiers pour les prestations d'établissement des kilomètres parcourus (art. 11a AP-LRPL);
- instauration d'infractions pour inobservation des prescriptions d'ordre liées aux manipulations illicites du système de saisie (art. 20c AP-LRPL).

Le Conseil fédéral propose également d'ancrer un certain nombre de dispositions de l'ORPL dans la loi: responsabilité solidaire (art. 5a AP-LRPL), mesures administratives (art. 14a AP-LRPL) et contrôles (section 5a AP-LRPL).

La révision partielle de la LRPL est étroitement liée à la révision du droit douanier. En effet, la loi fédérale fixant le cadre général de la perception des redevances et concernant le contrôle de la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF, LE-OFDF) est une loi-cadre qui est censée harmoniser le plus grand nombre possible de dispositions de procédure et de fond relevant du droit douanier, ce qui a pour conséquence que plusieurs dispositions de la LRPL peuvent être abrogées (par ex. obligation de coopérer, taxation dans les limites du pouvoir d'appréciation, protection des données, voies de droit).

2.3 Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

L'ORPL est entièrement révisée mais, comme il s'agit uniquement de remplacer les composants techniques de l'actuel système de perception de la LRPL, la structure de base de l'ordonnance peut être maintenue. Les principales modifications concernent les chapitres «Bases de calcul et tarif» (poids déterminant des remorques) et «Perception de la redevance en fonction des prestations». Le poids déterminant des remorques devrait ainsi être calculé sur la base du nombre d'essieux, voire d'un poids par essieu prédéfini. Il est également prévu d'introduire de nouveaux services de perception qui viendraient s'ajouter au SET: le service national de péage électronique (NETS) et le service national de péage manuel (NMTS). Cela nécessite la définition de nouvelles règles de procédure ainsi que d'une procédure d'agrément pour les prestataires, avec des droits et des obligations. Les autres chapitres font l'objet de quelques adaptations rédactionnelles et formelles, mais ne connaissent pas de changements de fond à quelques exceptions près.

Par ailleurs, quelques dispositions de l'ORPL doivent passer au niveau législatif et sont donc transférées dans la LRPL. Il s'agit des dispositions sur la responsabilité solidaire (chap. 6), les mesures administratives (art. 50, 50a) et le contrôle (art. 42). Certaines dispositions du chapitre 9 vont en outre disparaître de l'ORPL du fait de l'adoption de règles correspondantes dans la LE-OFDF. Il s'agit entre autres des dispositions sur la protection des données (section 3), la fourniture de sûretés (art. 48) et la remise de la redevance (art. 52).

3 Procédure de consultation

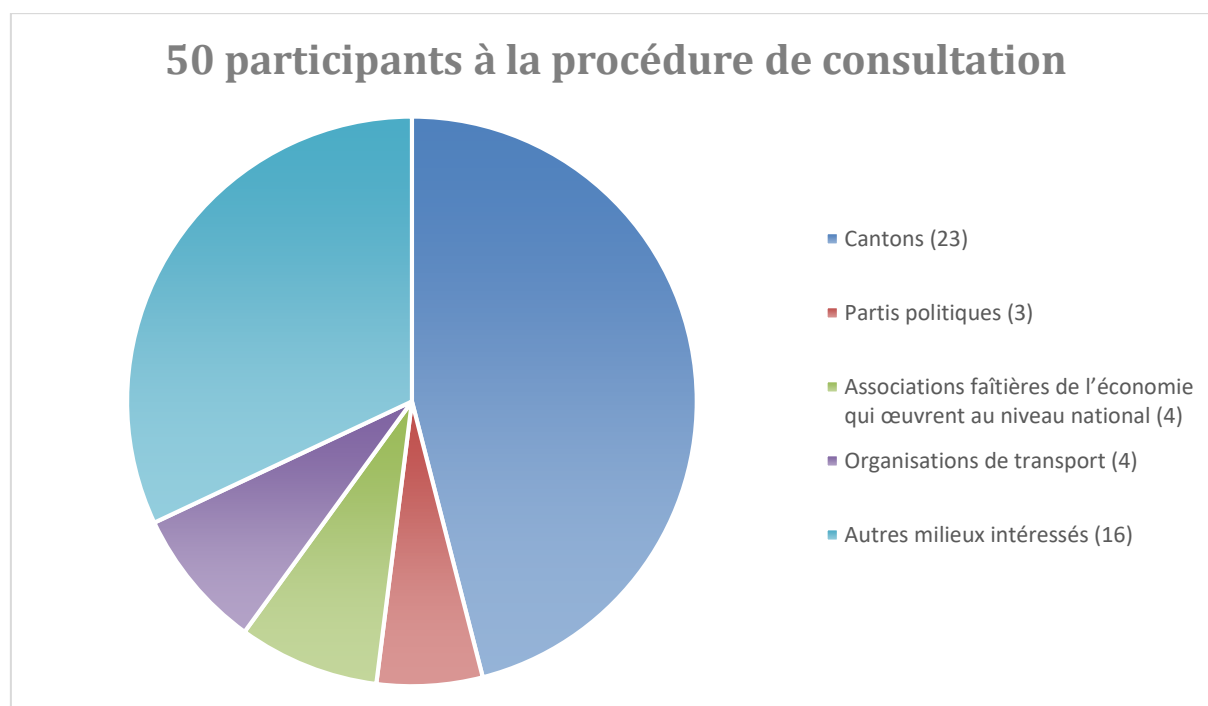
Par décision du 11 août 2021, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral des finances (DFF) de mener une procédure de consultation au sujet de la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et de l'ordonnance relative à une

redevance sur le trafic des poids lourds. Cette procédure a été ouverte le 11 août et s'est terminée le 19 novembre 2021. Les cantons, les partis politiques, les associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne, les associations faîtières de l'économie et les milieux intéressés ont été invités à se prononcer. La Principauté de Liechtenstein, qui prélève également la RPLP sur son territoire national, a aussi été invitée à donner son avis dans le cadre de cette procédure de consultation.

3.1 Vue d'ensemble des avis reçus

Une liste des cantons, partis, associations faîtières et autres milieux intéressés ayant exprimé leur avis figure en annexe.

La procédure de consultation a débouché sur 54 prises de position, 4 participants ayant renoncé explicitement à donner leur avis⁵. La répartition des avis par catégorie de participants est la suivante:



Le présent rapport est une synthèse des avis exprimés. Il contient en particulier les commentaires et réserves récurrents. Pour connaître le détail des argumentations et les avis spécifiques des différents participants à la procédure de consultation (ci-après: les participants), il convient de se référer aux prises de position de chacun d'entre eux⁶.

3.2 Appréciation générale

Tous les participants s'accordent sur la nécessité d'une révision de la LRPL et de l'ORPL, puisque l'actuel système de perception de la RPLP atteint la fin de son cycle de vie et que ses composants techniques doivent être remplacés. Plusieurs d'entre eux saluent le fait que l'avant-projet simplifie la perception de la RPLP et vise à une harmonisation avec le système de saisie européen.

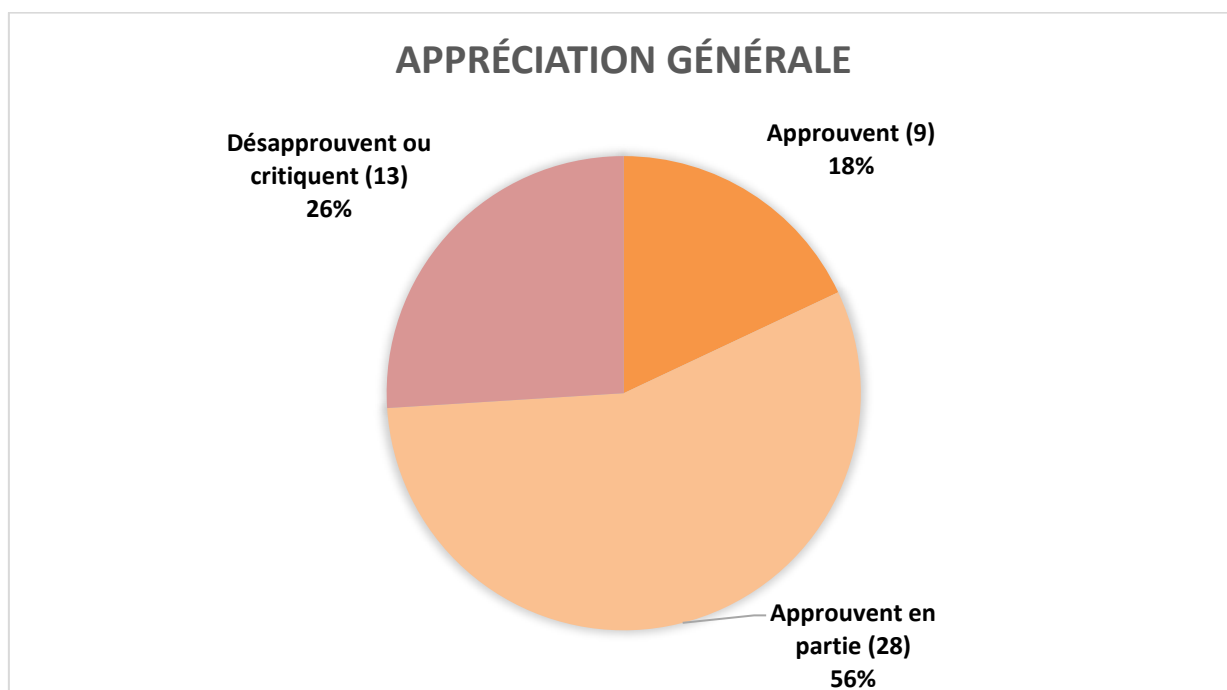
⁵ OW, asa, ACS, UPS

⁶ www.fedlex.admin.ch > Procédures de consultation > Terminées > 2021 > DFF

Sans donner plus d'arguments, 9 participants⁷ expriment un avis positif.

Dans leurs prise de position, 28 participants⁸ se déclarent globalement satisfaits des modifications proposées et expriment des réserves sur quelques points seulement, en exigeant des modifications supplémentaires de la loi ou de l'ordonnance.

Enfin, 13 participants⁹ (dont 2 partis politiques, 2 associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et 3 organisations de transports) rejettent la modification prévue pour le calcul du poids déterminant des remorques ou expriment à tout le moins un avis critique à ce sujet.



3.3 Principaux points critiqués

3.3.1 Déclaration du nombre d'essieux des remorques au lieu du poids total autorisé

L'art. 6, al. 1, AP-LRPL prévoit un élargissement de la délégation de compétence au Conseil fédéral: à l'avenir, le calcul du poids déterminant ne devrait plus se baser exclusivement sur le poids total maximal autorisé et le Conseil fédéral serait habilité à définir une autre base de calcul qui consisterait à multiplier le nombre d'essieux du véhicule par un poids par essieu également défini par le Conseil fédéral. La formulation de l'art. 6, al. 1, AP-LRPL est ouverte, ce qui permettrait d'étendre le changement de système à tous les véhicules. Pour le moment, ce changement n'est prévu que pour les remorques. À l'art. 6, al. 2, AP-ORPL, le Conseil fédéral propose ainsi un poids de 9000 kg par essieu de remorque.

Le changement de système qui est proposé pour le calcul du poids déterminant des remorques est rejeté ou critiqué par plus du quart des 50 participants.

Dans leurs prises de position, 13 participants¹⁰ émettent un avis critique au sujet de ce changement de système ou le rejettent catégoriquement. La déclaration du nombre

⁷ AI, BS, GE, GR, SZ, TG, UR, VS, Travail.Suisse

⁸ PS, AG, AR, BE, BL, FR, GL, JU, LU, NE, NW, SG, SH, TI, VD, ZG, USS, ATE, CCCS, Fossilfreie Logistik, Initiative des Alpes, Biofuels, Centre Patronal, Greenpeace, Lidl, Ökostrom, Pusch, privatim

⁹ PLR, UDC, economiesuisse, UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-suisse, hkbb, Forum PME, Krummen, metal.suisse, Spedlogswiss

¹⁰ PLR, UDC, economiesuisse, UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-suisse, hkbb, Forum PME, Krummen, metal.suisse, Spedlogswiss

d'essieux des remorques se traduirait par des charges supplémentaires pour le secteur des transports ou limiterait lourdement la flexibilité des entreprises de transport. Depuis l'introduction de la RPLP, en 2001, les entreprises n'ont cessé d'optimiser leurs flottes de véhicules afin de remplir les objectifs de transfert modal et de protection de l'environnement, mais aussi pour améliorer leur performance économique, autrement dit pour réduire autant que possible l'impact tarifaire. Ces efforts, qui ont entraîné des coûts importants pour les entreprises de transport, seraient réduits à néant par la révision envisagée. En d'autres termes, ce projet porterait atteinte à la sécurité de la planification et des investissements de ces entreprises.

Plusieurs participants font en outre remarquer qu'il n'existe pas d'appareils de saisie précis sur le marché libre. En lieu et place d'une saisie précise du poids, on n'utiliserait plus que le nombre d'essieux de la remorque comme étalon de mesure, ce qui se traduirait par des montants de la redevance moins précis par rapport à la situation actuelle. Ils souhaitent donc que la remise d'un appareil de saisie par la Confédération soit de nouveau prise en considération. Ils estiment aussi que la nécessité réelle d'un changement de système, à cause de la modernisation du système de perception, n'a pas été démontrée de manière suffisante. Si ce changement est réellement nécessaire, le calcul fondé sur le nombre d'essieux devrait tout au plus être une solution transitoire jusqu'à ce que les conditions nécessaires pour effectuer un calcul précis soient remplies. Durant cette phase transitoire, les entreprises ne devraient pas avoir à subir de frais supplémentaires.

Pour 6 participants¹¹, la délégation de compétence au Conseil fédéral n'est pas adéquate. Ils la rejettent et exigent que la base de calcul soit définie par le Parlement.

3.3.2 Poids par essieu fixe

La fixation d'un poids par essieu à 9000 kg est vue d'un œil critique par 13 participants¹². Ils estiment que si le Conseil fédéral maintient la déclaration par essieu selon l'art. 6, al. 1, AP-LRPL, ce poids serait trop élevé, et ils exigent dans leur majorité que celui-ci soit abaissé à 7000 kg, certains proposant aussi d'autres variantes.

NE relève que l'abaissement du poids total possible des remorques n'aurait plus d'influence sur la taxation. Même si le poids de l'ensemble peut être abaissé, il pourrait être nécessaire, dans certains cas et en raison des besoins d'interchangeabilité entre différentes remorques, de renoncer à un abaissement du poids total. De plus, certaines remorques auraient un poids garanti inférieur à la limite légale et/ou des essieux ayant une garantie inférieure à 9000 kg. Dans ce cas et sans pouvoir exploiter les 9000 kg par essieu, la redevance serait calculée sur 9000 kg par essieu.

3.4 Appréciation générale du projet

3.4.1 Harmonisation avec le développement de la RPLP

Selon 2 participants¹³, il est regrettable que la modernisation technique du système de perception soit dissociée du rapport sur le transfert 2021, car c'est bien la fin qui détermine les moyens. Dans l'idéal, il faudrait concevoir une nouvelle solution technique à l'horizon 2024+ en fonction des objectifs et exigences futures – et non actuels – de la RPLP. Il serait donc judicieux de prévoir un renforcement de la coordination pour la suite du processus.

¹¹ UDC, UPSA, ASTAG, USAM, auto-suisse, metal.suisse

¹² NE, UDC, economiesuisse, UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-suisse, Centre Patronal, hkbb, Forum PME, Krummen, Spedlogswiss

¹³ Economiesuisse, hkbb

3.4.2 Conséquences pour la Confédération

Dans leur avis, 3 participants¹⁴ se penchent sur la modification prévue des procédures et sur les conséquences pour les pouvoirs publics.

Pour l'UDC, le passage à un système de perception européen standardisé rend inutiles le développement et la remise d'un appareil de saisie par la Confédération. Elle estime donc que les économies qui en résulteront, de même que la diminution considérable du travail administratif engendrée par la suppression de la lecture manuelle des cartes à puce, devraient aussi conduire à des économies mesurables dans les unités administratives concernées. L'indication selon laquelle celles-ci sont déjà prises en compte dans les gains d'efficacité du projet DaziT lui paraît insuffisante.

Dans leurs prises de position, 2 participants¹⁵ doutent que les adaptations proposées fassent baisser les coûts d'exploitation du système, qui devraient au moins présenter un rapport positif avec les frais d'investissement. Ils se demandent si l'exploitation en parallèle de trois systèmes de perception pour les différents groupes cibles est la bonne approche. La répartition des tâches entre l'OFDF, les prestataires du SET et un prestataire national revêtant un rôle spécial leur semble particulièrement complexe et risquée; le dossier mis en consultation ne montrerait en tout cas pas si des solutions alternatives ont été étudiées. Ils ajoutent que la transformation numérique recèle un énorme potentiel d'efficacité, mais que cela nécessite une conception entièrement nouvelle des processus. Or, ici encore, les documents soumis ne montrent pas dans quelle mesure ce potentiel sera réellement exploité. Une part considérable des simplifications et des baisses de coûts semble imputable à l'implication prévue de prestataires tiers, plus qu'à une rationalisation des processus et à l'utilisation ciblée de nouveaux outils techniques.

3.4.3 Conséquences économiques

Selon 2 participants¹⁶, il convient de souligner que le nouveau système de perception de la RPLP doit aussi être intégré dans les nouveaux processus numériques de l'OFDF mis en place dans le cadre de DaziT et qu'il faut créer des interfaces adéquates entre les différents systèmes afin de réduire encore la charge administrative pour les entreprises.

Le PLR relève que le projet doit se traduire par des processus de perception plus simples et par une baisse des coûts pour les entreprises de transport, mais en aucun cas par une augmentation des recettes de la Confédération, et que le Conseil fédéral reste très flou à ce sujet dans le rapport explicatif, en utilisant le conditionnel. Or, pour justifier une dépense d'investissement de quelque 150 millions de francs, il devrait fournir des garanties.

Le Forum PME pense quant à lui que le chapitre sur les conséquences économiques de la réforme devrait contenir des informations plus détaillées, et quantifiées, sur les effets directs et indirects de la révision pour les entreprises. Dans la mesure du possible, les effets présentés devraient être différenciés par catégorie d'entreprise (en fonction des véhicules et des remorques qu'elles utilisent), surtout pour celles qui doivent s'attendre à une augmentation des montants perçus au titre de la RPLP et/ou de leurs charges et frais administratifs dans le sillage de la révision.

3.4.4 Délégation de tâches à des tiers

La problématique de la délégation de la récolte des données sur les parcours effectués sur le territoire suisse a été abordée par 2 participants¹⁷.

¹⁴ UDC, economiesuisse, hkbb

¹⁵ Economiesuisse, hkbb

¹⁶ Economiesuisse, hkbb

¹⁷ NE, Les Routiers Suisses

NE s'interroge sur les risques et la pertinence de déléguer cette tâche à des prestataires privés suisses ou étrangers.

L'association Les Routiers Suisses considère qu'il est risqué de confier le décompte de la RPLP à des prestataires étrangers, car il s'agit d'une redevance perçue sur les véhicules suisses en usant de toutes les possibilités offertes par le droit suisse. Or, si un prestataire a son siège à l'étranger, le recouvrement des créances est plus difficile. De même pour l'application des mesures envers les détenteurs de véhicule en cas de non-paiement de la créance fiscale. Comme les prestataires sont des acteurs du marché et que l'OFDF les rémunère pour les tâches qu'ils accomplissent, on peut s'attendre à ce qu'ils se positionnent comme des concurrents et adoptent des mesures de marketing. L'on verrait donc rapidement apparaître des systèmes de rétrocession ou de bonus qui se traduiraient par la restitution d'une partie des recettes aux entreprises de transport, avec pour conséquence que les transporteurs suisses voudront aussi effectuer le décompte de la RPLP avec des prestataires étrangers. Ce genre d'incitation existe aujourd'hui déjà avec les cartes de crédit ou les cartes de carburant. Il serait ainsi difficile de justifier pourquoi un transporteur étranger devrait payer moins qu'un suisse. De plus cela renchérirait inutilement l'encaissement de la redevance. Par conséquent, les conditions de la confiance dans l'équité du décompte ne seraient plus remplies.

3.4.5 Protection des données

Privatim regrette l'absence d'une analyse des risques sur les droits fondamentaux des personnes concernées. Il s'agirait tout d'abord d'évaluer qui pourrait prendre connaissance de données personnelles sensibles avec ou sans autorisation. Hormis l'OFDF, il pourrait s'agir des prestataires mandatés et agréés selon l'art. 11a AP-LRPL, des détenteurs de véhicules ou de leurs employeurs, ainsi que des tribunaux civils et pénaux en vertu d'un ordre de production. C'est seulement après cet examen que l'on pourra déterminer si les bases légales sont suffisantes et quelles mesures permettraient le cas échéant de contenir les risques constatés.

Même si l'intention n'est pas d'établir un profilage au sens de l'art. 5, let. f, de la loi fédérale sur la protection des données révisée¹⁸, cela reste une possibilité. Privatim estime donc que la RPLP doit prévoir une interdiction explicite du profilage ainsi que des mesures techniques appropriées pour l'exclure. Malgré le renvoi à l'ordonnance qui figure dans le rapport explicatif, notamment à la section 6 sur les obligations des prestataires, il ne s'y trouve aucune prescription sur la sécurité des informations et sur la protection des données. Cet aspect devrait aussi être complété.

3.4.6 Intensification des contrôles

Des craintes ont été exprimées par 5 participants¹⁹, pour qui la méthode de perception numérique de la RPLP présente un potentiel d'escroquerie. Comme cela ressort du rapport explicatif, la protection contre les manipulations va diminuer. Il conviendrait donc d'y remédier en instituant un système de contrôle strict, efficace et crédible. Cela nécessiterait un nombre suffisant de contrôles stationnaires et mobiles sur le terrain ainsi que des systèmes de sécurité informatique stables. En outre, pour accroître la sécurité, il conviendrait de prendre en considération le recours à un logiciel à code source ouvert et de publier le

¹⁸ FF 2020 7397

¹⁹ PS, ATE, Initiative des Alpes, Greenpeace, Pusch

code source. Enfin, il est indispensable de prévoir une possibilité pour pouvoir communiquer de manière anonyme les failles de sécurité du système.

3.4.7 Part cantonale et indemnisation des cantons et de la Confédération

Compte tenu du fait que les modalités de calcul de la RPLP ne changent pas, 5 cantons²⁰ estiment pouvoir tabler sur une part cantonale à la RPLP largement stable.

Selon 5 cantons²¹, la charge administrative va augmenter et si cette augmentation est plus importante que prévu, les coûts supplémentaires devraient être indemnisés. En tout état de cause, une réduction de l'indemnité ne leur paraît pas justifiée.

BE et TI tablent sur une indemnité inchangée, pleine et entière.

VD et ZG exigent que les cantons aient la possibilité de donner leur avis avant la modification de l'ordonnance du DFF du 5 mai 2000 sur l'indemnisation des autorités cantonales pour l'exécution de la redevance sur le trafic des poids lourds²². ZG relève que les cantons auront à supporter les coûts du développement de l'interface IDE et souhaite à ce propos une communication précoce de la part de la Confédération afin que les cantons puissent intégrer ces coûts dans leur planification financière.

L'UDC exige que l'examen de l'indemnité forfaitaire de la Confédération et des cantons issue des recettes de la RPLP, qui a été annoncé dans le rapport explicatif, ne débouche en aucun cas sur une augmentation de l'indemnité. Le parti ne veut pas que des moyens supplémentaires issus des recettes de la RPLP soient détournés de leur but et utilisés par l'appareil administratif. Il conviendrait plutôt d'envisager une réduction de l'indemnisation de la Confédération. Par analogie, l'UDC rejetterait une augmentation de l'indemnité destinée aux autorités cantonales d'admission à la circulation.

3.4.8 Base légale pour les remorques légères

L'association Les Routiers Suisses regrette l'absence d'une base légale explicite pour les remorques légères jusqu'à 3,5 tonnes qui ne sont pas soumises à la redevance routière. Ce point n'est pas abordé explicitement, ni dans la loi ni dans l'ordonnance. Le champ d'application devrait être défini de façon plus précise.

3.4.9 Péages urbains (*road pricing*)

SH souligne que le changement de système ne devrait pas constituer un «fait accompli» en vue de l'introduction d'un péage urbain.

3.5 Avis concernant les dispositions de la LRPL

3.5.1 Art. 12b LP-LRPL / Extinction de la dette fiscale pour les véhicules étrangers

Selon 6 participants²³, il est problématique que la dette fiscale d'un détenteur de véhicule étranger ayant fait appel aux services d'un prestataire agréé ne s'éteigne qu'avec le paiement de la redevance à l'OFDF car, en cas de défaut de paiement du prestataire, cela reviendrait à transférer le risque de perte de la Confédération sur les débiteurs de la redevance. Par souci d'équité, ils suggèrent donc de prévoir une garantie pour le cercle des personnes concernées. L'association Les Routiers Suisses exige en outre que des garanties

²⁰ FR, NW, SH, TI, VD

²¹ BL, GL, LU, SH, SG

²² RS 641.811.911

²³ UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-suisse, Spedlogswiss

en cas de défaut de paiement adéquates soient demandées par la Confédération lors de l'agrément des prestataires.

3.5.2 Art. 14a, al. 1, let. e, AP-LRPL / Numéro d'identification des entreprises (IDE)

S'agissant de l'IDE, qui devra impérativement être fourni lors de l'immatriculation d'un véhicule, BE relève, d'une part, que la modification de l'art. 71 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)²⁴ prévue par l'art. 64 AP-ORPL est en contradiction avec l'art. 14a AP-LRPL et, d'autre part, qu'aucune règle n'est prévue pour certains cas comme les clients sans IDE ou lorsque la raison sociale a été radiée. Le canton demande qu'une procédure d'admission à la circulation aussi transparente que possible soit garantie.

BE exige donc un examen approfondi du rapport entre l'art. 14a, al. 1, let. e, AP-LRPL et les art. 11, al. 2, let. c, et 16, al. 5, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière²⁵ (LCR), en relation avec l'art. 71, al. 1, let. e. OAC, dans la perspective de l'obligation de fournir l'IDE. En cas de nécessité, les art. 11, al. 2, let. c et 16, al. 5, LCR devront être modifiés dans le cadre de la présente révision de la LRPL.

BE relève également que la saisie de l'IDE nécessitera une adaptation des applications cantonales, du Système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) et des interfaces de transmission. Le canton attend de la Confédération et, en particulier, de l'Office fédéral des routes (OFROU) qu'ils fournissent en temps utile la définition des exigences spécifiques et techniques pour l'échange de données et qu'ils créent les conditions nécessaires en étroite collaboration avec les services d'immatriculation cantonaux.

3.5.3 Art. 16 LRPL / Entraide judiciaire et obligation de notifier

BL exige que l'on renonce à abroger l'art. 16 LRPL, car cela reviendrait à supprimer l'entraide judiciaire. L'AP-LE-ODF réglerait en effet l'assistance administrative de manière insuffisante, puisqu'il prévoit uniquement une assistance spontanée. Les autorités cantonales de poursuite pénale n'auraient donc plus la possibilité de requérir les données de mouvement des véhicules assujettis à la RPLP.

La CCCS relève que les données enregistrées par les systèmes de saisie de la RPLP sont une source d'information importante en vue du contrôle des prescriptions sur la durée du travail et du repos. Il faut donc s'assurer que les organes d'exécution de la police puissent avoir accès à ces données.

3.5.4 Art. 19a^{bis} AP-LRPL / Contrôles

BE se demande si les cantons (par leurs organes de police) auront toujours la compétence d'exécuter des contrôles concernant la RPLP dans le cadre des contrôles du trafic lourd, car l'AP-RPLP attribue exclusivement à l'OFDF les compétences de contrôle et d'exécution. Si des tâches sont attribuées aux cantons, le projet de loi devrait être adapté en conséquence. Si tel n'est pas le cas, ce sont les conventions sur les prestations passées avec l'OFROU qui devraient être modifiées, car elles attribuent aux cantons des tâches de contrôle en relation avec la RPLP.

²⁴ RS 741.51

²⁵ RS 741.01

Enfin, si les corps de police cantonaux devaient continuer à exécuter des tâches de contrôle de la RPLP, il faudrait s'assurer qu'ils aient accès aux données du NETS et du SET en créant une base légale spécifique.

3.5.5 Art. 20 et 20a AP-LRPL / Soustraction et mise en péril de la redevance

Compte tenu du régime des contrôles actuel, 6 participants²⁶ estiment qu'une amende pouvant atteindre le quintuple du montant de la redevance est une peine pécuniaire beaucoup trop douce. Considérant que le montant de la redevance s'élève à environ 300 francs pour la traversée de la Suisse, ils estiment qu'une peine pécuniaire de 1500 francs n'aurait pas un effet suffisamment dissuasif. Le montant maximal de l'amende devrait dès lors être nettement plus élevé.

3.5.6 Art. 20c AP-LRPL / Inobservation des prescriptions d'ordre

La compétence attribuée à l'OFDF de fixer le montant définitif des amendes d'ordre est contestée par 5 participants²⁷. Ceux-ci estiment que les amendes doivent être fixées par le Conseil fédéral, par analogie avec l'ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)²⁸.

LU ne comprend pas pourquoi le fait de ne pas mettre en service le système de saisie est seulement considéré comme une inobservation des prescriptions d'ordre, car les art. 20 et 20a AP-LRPL couvrent aussi cette infraction. Il propose dès lors de biffer définitivement l'art. 20c AP-LRPL et d'inclure les infractions qui y sont mentionnées dans l'art. 20 AP-LRPL.

La CCCS relève que les amendes d'ordres de 300 et 500 francs qui sont prévues pour les infractions en relation avec les appareils ou moyens auxiliaires ne sont pas conformes à la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre (LAO)²⁹. Comme le montant maximal de l'amende d'ordre prévu à l'art. 1, al. 4, LAO est de 300 francs, seul un cumul au sens de l'art. 5, al. 2, LAO permettrait de prononcer des amendes d'un montant jusqu'à 600 francs.

3.6 Avis concernant les dispositions de l'ORPL

3.6.1 Art. 3, al. 1, AP-ORPL / Exemptions de l'assujettissement à la redevance

BE exige une égalité de traitement entre les véhicules d'entretien des routes et les autres «véhicules de l'État» exempté de la redevance tels que les véhicules de l'armée et de la protection civile, ou ceux de la police, du service du feu, du service de lutte contre les accidents par hydrocarbures et du service de lutte contre les accidents dus aux produits chimiques.

3.6.2 Art. 3, al. 1, let. k, AP-ORPL / Mise en œuvre de la motion 19.4381

Pour 6 participants³⁰, il est incompréhensible que la révision ne tienne pas aussi compte des mandats du Parlement et ils exigent la mise en œuvre de la motion 19.4381 «Conditions-cadres pour les véhicules utilitaires moins polluants» déposée par la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États. Celle-ci ayant été adoptée par les Chambres fédérales, ils estiment que l'intention du Conseil fédéral d'attendre la révision de la loi sur le CO₂ pour mettre en œuvre l'exemption de la RPLP pour les modes de propulsion sans carburant fossile pose problème. En effet, en cas de référendum contre

²⁶ PS, USS, ATE, Initiative des Alpes, Greenpeace, Pusch

²⁷ UPSA, ASTAG, USAM, auto-suisse, Spedlogswiss

²⁸ RS 314.11

²⁹ RS 314.1

³⁰ PLR, Fossilfreie Logistik, Biofuels, Lidl, Krummen, Ökostrom

cette révision, la population pourrait à nouveau rejeter la loi sur le CO₂ ce qui mettrait en péril les objectifs de la motion transmise au Conseil fédéral.

Concrètement, ils proposent qu'à l'art. 3, al. 1, let. j, AP-ORPL, l'expression «voitures automobiles à propulsion électrique» soit remplacée par «voitures automobiles à propulsion sans carburant fossile».

Le PLR souligne que les entreprises de transport routier ont besoin de sécurité de la planification et que celle-ci n'est pas toujours garantie. Ils doivent par exemple avoir la garantie que les nouveaux véhicules resteront suffisamment longtemps au bénéfice d'une classe de véhicule avantageuse pour le calcul de la RPLP. Seule cette garantie permettra de promouvoir les investissements dans des véhicules modernes et donc peu polluants.

3.6.3 Art. 13 à 15 AP-ORPL / Transports de bois brut, de lait en vrac et d'animaux de rente

L'exemption de la redevance qui est accordée aux secteurs de l'agriculture et de la sylviculture est jugée anormale par 5 participants³¹. Accorder un traitement spécial, sans justification fondée, pour certains types de transport leur paraît contraire à la logique de la RPLP. Ce privilège serait également contraire à l'objectif de la redevance et au principe d'internalisation des coûts externes des transports. Ils exigent donc que les allègements en faveur des transports de bois brut, de lait en vrac et d'animaux de rente soient abolis le plus rapidement possible.

3.6.4 Art. 21 AP-ORPL / Coûts de l'établissement des kilomètres parcourus

Dans leurs avis, 9 participants³² exigent que la remise des appareils de saisie reste gratuite, car les détenteurs de véhicule ne doivent pas avoir à supporter les coûts des équipements techniques. Certains d'entre eux³³ proposent, comme alternative à la distribution gratuite des appareils de saisie, que les surcoûts soient au moins pleinement compensés par d'autres économies (par ex. au moyen d'une réduction des charges de maintenance et de contrôle des appareils).

L'association Les Routiers Suisses exige que le coût des appareils, de leur montage et de leur entretien soit pris en charge par la Confédération ou par le prestataire désigné par la Confédération.

3.6.5 Art. 31, al. 2, ORPL / Recouvrement de la redevance

NE veut que le décompte prévu à l'art. 31, al. 2, ORPL soit établi au prorata du nombre de jours pendant lequel le véhicule est immatriculé dans le canton. Il constate que la réglementation actuelle n'est pas applicable ni appliquée par les cantons. Aujourd'hui déjà, le décompte est établi comme pour la taxe cantonale au prorata du nombre de jours pendant lequel le véhicule est immatriculé dans le canton. Il convient donc d'adapter l'ordonnance à la pratique.

3.6.6 Art. 50 AP-ORPL / Remboursement pour courses à l'étranger

La suppression du droit au remboursement de la moitié de la redevance journalière pour les détenteurs de véhicules suisses circulant à l'étranger est considérée comme une détérioration par rapport à la situation actuelle par 6 participants³⁴. Pour établir une égalité

³¹ PS, ATE, Initiative des Alpes, Greenpeace, Pusch

³² UDC, UPSA, ASTAG, Les Routiers Suisses, USAM, auto-suisse, Krummen, metal.suisse, Spedlogswiss

³³ UDC, metal.suisse

³⁴ UPSA, ASTAG, USAM, auto-suisse, Krummen, Spedlogswiss

de traitement, il ne faudrait pas supprimer ce droit pour les véhicules suisses, mais l'étendre aux détenteurs de véhicules étrangers.

3.6.7 Annexe 2 ORPL

AR constate l'erreur suivante: le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures compte 20 communes et non 21 comme cela est indiqué dans l'annexe 2 de l'ORPL.

3.7 Autres remarques

3.7.1.1 Utilisation des appareils de saisie à d'autres fins

Selon 6 participants³⁵, le nouveau système de saisie devrait être conçu de manière à ce que les dépassements de la vitesse autorisée de plus de 80 km/h ne soient pas possibles pour les poids lourds sur le territoire national de la Suisse, ou à tout le moins à ce qu'il soit possible de les sanctionner automatiquement. Ils demandent en outre que l'on examine si le nouveau système de saisie pourrait aussi être utilisé pour faire en sorte que les infractions aux prescriptions sur la durée du travail et du repos, certaines infractions concernant la technique des véhicules et les infractions aux règles sur le cabotage ne soient plus possible ou puissent au moins être sanctionnées, ou qu'elles puissent être dénoncées aux polices cantonales et aux centres de contrôle du trafic lourd compétents sur la base du suivi de certains véhicules ou de certains conducteurs.

Dans leur avis, 5 d'entre eux³⁶ estiment en outre que la numérisation du système ne devrait pas seulement profiter à l'administration et au secteur des transports, mais également à la collectivité, à l'environnement et aux autres usagers de la route. Pour cela, ils demandent un examen approfondi afin de déterminer si, et de quelle manière, les données collectées avec le nouveau système de saisie pourraient être exploitées pour réduire les effets externes du trafic des poids lourds (par ex. au moyen d'une régulation du trafic plus intelligente, d'informations permettant de réduire la consommation de carburant et d'énergie, ou d'informations permettant de réduire les pollutions atmosphérique et sonore). Si cela n'était pas possible pour des questions de protection des données, les données devraient être collectées sous une forme anonyme et agrégée.

AG voit dans la nouvelle technologie de saisie fondée sur un système de positionnement par satellites (*global navigation satellite system*, GNSS) une possibilité technique de différenciation en fonction du type de route (réseau à grand débit, grands axes routiers et réseau secondaire). Dans l'optique du canton, cette différenciation est une piste à suivre afin que le trajet le plus court ne soit plus forcément toujours le plus avantageux. Une tarification routière différenciée servirait à éviter le report du trafic sur le réseau routier secondaire et, ainsi, à préserver les zones urbanisées et à éviter en particulier la traversée des localités. Il conviendrait donc d'envisager une différenciation de cet ordre lors d'une prochaine révision des bases légales.

3.7.1.2 Compensation de l'avantage compétitif du fret routier

Selon 6 participants³⁷, les simplifications administratives proposées avec ce projet doivent être saluées. Ils relèvent toutefois que, de ce fait, le fret routier va gagner en compétitivité par rapport au fret ferroviaire et ils en concluent que, pour éviter d'atténuer les effets de la politique de transfert modal, il faut adopter un train de mesures ayant un effet de transfert pour compenser cet avantage compétitif. Parmi les variantes possibles, ils citent entre autres

³⁵ PS, USS, ATE, Initiative des Alpes, Greenpeace, Pusch

³⁶ PS, ATE, Initiative des Alpes, Greenpeace, Pusch

³⁷ PS, USS, ATE, Initiative des Alpes, Greenpeace, Pusch

une augmentation des tarifs de la RPLP ou une diminution des prix du sillon pour les trains de marchandises.

3.7.1.3 Introduction de classes d'émissions de CO₂

Dans leur prise de position, 6 participants³⁸ appellent de leurs vœux une évolution rapide de la RPLP. Tout en admettant que cette redevance est un instrument important pour internaliser les coûts externes engendrés par le trafic lourd, ils rappellent qu'une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a montré que ces derniers n'étaient pas entièrement couverts par la RPLP. C'est pourquoi ils demandent que la RPLP soit rapidement exploitée à son maximum dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres et que, à l'avenir, elle soit notamment perçue en fonction de classes d'émission de CO₂.

3.7.1.4 Soutien à la police

BE demande que, dans le cadre de son activité dans les centres de contrôle du trafic lourd, la police puisse tabler sur une saisie des données hautement automatisée. Jusqu'à présent, les données de base des véhicules pouvaient être reprises automatiquement dans les applications des cantons grâce à l'ID-card³⁹ ou à l'interface DRSC⁴⁰ des appareils de saisie RPLP. Or, avec le changement de système, cette possibilité va disparaître. Bien que l'OFROU soit conscient de cette problématique et recherche des solutions, il est fort probable que les données de base devront être saisies manuellement lors de l'introduction du NETS et du SET.

Par ailleurs, BE craint l'utilisation de perturbateurs, également appelés *jammers*, pour brouiller le signal GNSS. C'est pourquoi le canton demande une détection précoce des possibilités de manipulation ainsi que l'adoption de toutes les contre-mesures techniques possibles. Il conviendrait également de montrer dans quelle mesure cela pourrait influencer sur les activités de contrôle de la police.

³⁸ PS, USS, ATE, Initiative des Alpes, Greenpeace, Pusch

³⁹ Carte d'identification obligatoire pour les véhicules étrangers soumis à la RPLP, qui contient les données de base du véhicule.

⁴⁰ *Dedicated Short Range Communication* (communications spécialisées à courte portée).

4 Liste des participants

4.1 Cantons

Chancellerie d'État du canton d'Argovie	AG
Chancellerie d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	AI
Chancellerie d'État du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	AR
Chancellerie d'État du canton de Berne	BE
Chancellerie d'État du canton de Bâle-Campagne	BL
Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville	BS
Chancellerie d'État du canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'État du canton de Genève	GE
Chancellerie d'État du canton de Glaris	GL
Chancellerie d'État du canton des Grisons	GR
Chancellerie d'État du canton du Jura	JU
Chancellerie d'État du canton de Lucerne	LU
Chancellerie d'État du canton de Neuchâtel	NE
Chancellerie d'État du canton de Nidwald	NW
Chancellerie d'État du canton d'Obwald	OW
Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse	SH
Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall	SG
Chancellerie d'État du canton de Schwyz	SZ
Chancellerie d'État du canton de Thurgovie	TG
Chancellerie d'État du canton du Tessin	TI
Chancellerie d'État du canton d'Uri	UR
Chancellerie d'État du canton de Vaud	VD
Chancellerie d'État du canton du Valais	VA
Chancellerie d'État du canton de Zoug	ZG

4.2 Partis politiques

PLR.Les Libéraux-Radicaux	PLR
Parti socialiste suisse	PS
Union démocratique du centre	UDC

4.3 Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Associations des Communes Suisses	ACS
-----------------------------------	-----

4.4 Associations faîtières de l'économie œuvrant au niveau national

economiesuisse	economiesuisse
Union suisse des arts et métiers	usam
Union patronale suisse	UPS
Union syndicale suisse	USS
Travail.Suisse	Travail.Suisse

4.5 Associations des transports

Union professionnelle suisse de l'automobile	UPSA
Association suisse des transports routiers	ASTAG
Les Routiers Suisses	Les Routiers Suisses
Association transports et environnement	ATE
Association des services des automobiles	asa

4.6 Autres milieux intéressés

Allianz Fossilfreie Logistik	Fossilfreie Logistik
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien	ACVS
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative
auto-schweiz	auto-schweiz
Biofuels Schweiz	Biofuels
Centre Patronal	Centre Patronal
Greenpeace	Greenpeace
Handelskammer beider Basel	hkbb
KMU-Forum	KMU-Forum
Krummen Kerzers AG	Krummen
Lidl Schweiz	Lidl
metal.suisse	metal.suisse
Ökostrom Schweiz	Ökostrom

privatim

Stiftung PUSCH

SPEDLOGSWISS

privatim

PUSCH

SPEDLOGSWISS