



Modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Rapport explicatif

Berne, juin 2017

Délai: 9 octobre 2017

Table des matières

1	Généralités.....	3
1.1	Contexte.....	3
1.1.1	Perception de la RPLP sur les véhicules étrangers.....	3
1.1.2	Contexte européen.....	3
1.1.3	Service européen de perception électronique des redevances pour l'utilisation des routes.....	4
1.2	Contenu de la modification.....	6
1.2.1	Modifications liées au SET.....	6
1.2.2	Autres modifications touchant aux procédures.....	6
2	Commentaires des différents articles.....	7
2.1	Modification de l'ORPL.....	7
2.1.1	Art. 11, al. 1, et 12.....	7
2.1.2	Art. 13a.....	7
2.1.3	Art. 15, al. 6 et 7.....	7
2.1.4	Art. 15a, al. 1 et 2.....	8
2.1.5	Art. 16, al. 4.....	8
2.1.6	Art. 19, al. 1.....	8
2.1.7	Art. 22, al. 1 ^{bis}	8
2.1.8	Art. 24, al. 1 et 4.....	8
2.1.9	Art. 25, al. 1 à 4.....	8
2.1.10	Art. 25a.....	9
2.1.11	Art. 26.....	9
2.1.12	Art. 26a.....	9
2.1.13	Art. 26b.....	10
2.1.14	Art. 26c.....	10
2.1.15	Art. 26d.....	11
2.1.16	Art. 26e et 26f.....	12
2.1.17	Art. 28, al. 3.....	12
2.1.18	Art. 29, al. 2 et 2 ^{bis}	12
2.1.19	Art. 36, al. 1 ^{bis}	12
2.1.20	Art. 40, al. 5.....	13
2.1.21	Art. 45, al. 4.....	13
2.1.22	Art. 50a, al. 3.....	13
2.1.23	Art. 52, al. 2, let. b et c, et plusieurs autres articles.....	13
2.2	Modification du droit en vigueur.....	13
2.2.1	Ordonnance du 4 avril 2007 sur les émoluments de l'Administration fédérale des douanes (RS 631.035).....	13
3	Conséquences.....	14
3.1	Conséquences pour la Confédération.....	14
3.1.1	Conséquences financières.....	14
3.1.2	Conséquences pour le personnel.....	14
3.2	Conséquences pour les cantons.....	15
3.3	Conséquences économiques.....	15
4	Rapports avec le droit européen.....	15
5	Bases juridiques.....	15

1 Généralités

1.1 Contexte

L'art. 85, al. 1, de la Constitution fédérale de la Confédération suisse (Cst.; RS 101) 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 en édictant la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL; RS 641.81) et l'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^{er} 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.

1.1.1 Perception de la RPLP sur les véhicules étrangers

La perception de la redevance est plus complexe en pratique sur les véhicules étrangers que sur les suisses, car seuls les seconds sont soumis à l'obligation de monter l'appareil de saisie. À l'heure actuelle, s'agissant de la saisie du kilométrage parcouru, les véhicules étrangers ont le choix entre monter un appareil de saisie – ils ne sont que 1 % environ à l'avoir fait, principalement dans les régions frontalières – ou présenter un justificatif par trajet sur lequel doit figurer le kilométrage à l'entrée et à la sortie de Suisse. La redevance est calculée sur la base du justificatif dûment complété remis à la sortie. Elle peut être payée par carte de carburant, par carte de crédit, en espèces ou au moyen d'un compte RPLP. En cas de paiement par carte de carburant, le prestataire de cartes de carburant reverse le montant de la redevance à l'Administration fédérale des douanes (AFD). Il se porte garant de la redevance sur le trafic des poids lourds due en Suisse de l'entrée du véhicule sur le territoire à la présentation du justificatif. Par leur intervention, les prestataires de cartes de carburant dispensent l'AFD de recouvrer elle-même la redevance auprès de chacun des transporteurs domiciliés à l'étranger: ils sont quinze à percevoir près de 75 % des recettes générées par les véhicules étrangers, et touchent une commission pour leur fonction de garant et leur prestation de recouvrement.

Le processus de perception n'en reste pas moins lourd pour les transporteurs étrangers comme pour l'AFD, perceptrice de la redevance. Les premiers doivent accomplir des formalités diverses dans chacun des pays européens qu'ils traversent, bien souvent s'équiper de différents appareils de saisie spécifiques à différents pays, interrompre leur trajet et régler séparément les péages de chaque pays. L'AFD doit, de son côté, traiter chaque année 2,2 millions de justificatifs. Si le conducteur peut saisir lui-même sur une machine le kilométrage à l'entrée, la saisie du kilométrage à la sortie incombe aux postes de douane, qui doivent l'effectuer manuellement. Le personnel douanier doit aussi assister les conducteurs lors de l'enregistrement initial de leur véhicule ou de modifications le concernant, ce qui représente une charge de travail considérable. Même les véhicules ne présentant aucun risque doivent s'arrêter à la frontière à cause de la redevance sur le trafic des poids lourds. Les formalités de perception du péage et de la redevance sur le trafic des poids lourds entravent ainsi le trafic de marchandises et le flux de circulation à la frontière. Conclusion: il existe un potentiel d'amélioration considérable.

1.1.2 Contexte européen

Du fait de sa situation centrale sur l'axe de transit européen Nord-Sud, la Suisse est un acteur incontournable de la politique en matière de transport et du réseau de transport européens. L'Union européenne (UE) manifeste un intérêt marqué pour la simplification du trafic Nord-Sud à travers la Suisse. Pour la Suisse, l'accès au réseau routier de l'UE est également très important. C'est pourquoi la Suisse, après le rejet de l'adhésion à l'Espace économique européen (EEE), a signé en 1999 avec l'UE sept accords bilatéraux dont celui sur les transports terrestres (accord sur les transports terrestres; RS 0.740.72).

L'art. 39 de l'accord sur les transports terrestres précise qu'«en vue d'atteindre un niveau approprié d'interopérabilité des systèmes électroniques [suisses et européens] de perception des redevances routières, les Parties contractantes se consultent au sein du Comité mixte». Selon l'art. 51, ce Comité mixte, qui se compose de représentants des Parties contractantes (Suisse et UE), est responsable de la gestion et de la bonne application de l'accord. Le Comité mixte «formule des recommandations. Il prend des décisions dans les cas prévus à l'accord; l'exécution de ces décisions est effectuée par les Parties contractantes selon leurs règles propres. Le Comité mixte se prononce d'un commun accord.» L'art. 51, al. 2, de l'accord sur les transports terrestres précise que le Comité mixte assure en particulier l'application de l'art. 39 sur l'interopérabilité des systèmes électroniques pour la perception des redevances pour l'utilisation des routes. La Principauté de Liechtenstein, qui appartient à la fois à l'EEE et à la zone de perception de la RPLP, est tenue d'appliquer l'acquis communautaire (voir point 18b [p. 13], annexe XIII de l'Accord sur l'EEE, version du 23.10.2009).

1.1.3 Service européen de perception électronique des redevances pour l'utilisation des routes

Fondement dans le droit européen

Dans l'UE, vingt-deux États perçoivent une redevance sur le trafic des poids lourds sur certaines routes. À de rares exceptions près, les systèmes employés à cet effet sont incompatibles entre eux. L'UE souhaite l'interopérabilité de ces systèmes. Voilà plus de dix ans qu'elle œuvre à la réalisation de cet objectif, en vue de parfaire la libre circulation des marchandises. C'est dans cet esprit qu'elle a édicté la «directive interopérabilité»¹, qui oblige les États membres à respecter l'interopérabilité et fixe des contraintes techniques fondamentales. Les détails du système de péage interopérable visé (le service européen de télépéage [SET]) furent ensuite définis en 2009 dans une décision de la Commission relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques² (ci-après décision SET).

Fonctionnement

Le SET vise à permettre aux usagers des routes assujettis aux redevances correspondantes et dûment équipés (les assujettis) d'utiliser tous les systèmes électroniques de perception de redevances au moyen d'un seul appareil de saisie et en vertu d'un seul contrat, contre *une* seule facture. À cette fin, chaque transporteur passe un contrat avec un prestataire du SET. Le prestataire du SET remet au transporteur un appareil de saisie. Tout trajet payant effectué par le véhicule équipé de l'appareil de saisie est alors enregistré. Le prestataire du SET fait ensuite les comptes avec tous les percepteurs de péages et présente au transporteur une facture globale pour tous les trajets effectués. Au lieu de payer chaque percepteur de péages individuellement comme c'est le cas actuellement, l'assujetti n'a plus affaire qu'à un seul créancier: le prestataire du SET. Le prestataire du SET touche une rémunération pour ses services, de la part de l'assujetti et du percepteur de péages. Une révision de la décision SET prévoit une rémunération obligatoire des prestataires du SET par l'office percepteur de péages.

Mise en œuvre dans l'Union européenne

Dans les États-membres de l'UE et de l'EEE, le SET est obligatoire pour les poids lourds depuis octobre 2012. Les organes percepteurs de péages doivent permettre aux assujettis de recourir au SET pour acquitter la redevance due dans leur secteur à péage.

À l'heure actuelle, dans l'UE, cinq sociétés (deux en France, une en Italie, une au Danemark et une en République tchèque) sont enregistrées dans leurs pays respectifs comme prestataire du SET officiel conformément aux prescriptions de la décision SET. Toutes ces sociétés

¹ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30 avril 2004, p. 124)

² (2009/750/CE) Décision de la Commission du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects technique (JO L 268 du 13 octobre 2009, p. 11; [décision SET])

opèrent dans le secteur des services aux poids lourds, en relation avec les carburants et en particulier la perception de péages. D'autres sociétés du même secteur sont en cours d'enregistrement dans leur pays d'origine. En **Autriche**, les cinq prestataires du SET officiels plus un prestataire distinct pratiquent la perception de péages effective à l'essai, pour un nombre limité d'utilisateurs. Ils doivent passer à la phase pleinement opérationnelle au premier semestre 2017. Quatre de ces cinq sociétés participent au même processus au **Danemark**. En **Belgique**, le nouveau système de péage national pour les poids lourds a été instauré le 1^{er} avril 2016 avec l'un des prestataires du SET enregistrés, deux autres sont en phase d'essai. En **France**, des prestataires de péage comparables aux prestataires du SET sont admis sur les autoroutes depuis l'instauration du système de péage électronique pour poids lourds. Certains d'entre eux sont précisément des prestataires du SET enregistrés. L'**Italie** compte trois sociétés, dont deux sont déjà des prestataires du SET enregistrés et engagés dans le processus de négociations et d'essai afin de pouvoir proposer à leurs clients le service de perception des péages sur les autoroutes italiennes.

Mise en œuvre en Suisse

Les assujettis étrangers sont libres d'utiliser ou non le SET. Pour les systèmes de péage en place (tels que la RPLP), le SET est un nouveau service supplémentaire, qui devra être intégré au système existant. N'étant membre ni de l'UE ni de l'EEE, la Suisse n'est pas tenue de respecter la directive interopérabilité. Lors de la réunion du 25 juin 2010 du Comité mixte sur l'accord sur les transports terrestres, elle a assuré cependant qu'elle proposerait aux véhicules étrangers une interopérabilité telle que la prévoit la directive.

La Suisse doit s'attendre à ce que les utilisateurs actuels de cartes de carburant passent chez un prestataire du SET. Deux sociétés ont signalé officiellement à l'AFD leur intérêt pour le statut de prestataire du SET chargé de percevoir la RPLP, d'autres l'ont fait de manière informelle.

Pas de SET pour les véhicules suisses

Les véhicules suisses sont soumis à l'obligation de monter l'appareil de saisie emotach, lequel leur est fourni gratuitement. Il n'y a donc pas lieu, pour le moment, de renvoyer les transporteurs suisses aux prestataires du SET. Par ailleurs, il n'est pas prévu pour le moment d'appliquer le SET aux véhicules suisses, par mesure de protection des investissements. En 2010, quelque 80 000 emotach ont été achetés pour équiper les véhicules suisses. Ils sont prévus pour fonctionner jusqu'en 2024 et sont remis gratuitement aux détenteurs de véhicules suisses. Il faut épuiser ce stock. Si le SET était appliqué aux véhicules suisses, il faudrait par ailleurs élargir et adapter l'actuelle solution informatique (SI RPLP). Or, le SI RPLP de deuxième génération est censé remplir parfaitement ses fonctions actuelles jusqu'en 2024, sans modification majeure. Le fonctionnement du SI RPLP reposant sur l'obligation de monter l'emotach, l'adoption du SET pour les véhicules suisses nécessiterait des modifications bien plus importantes du système actuel que l'application du SET aux véhicules étrangers.

Argument supplémentaire en défaveur de l'extension du SET aux véhicules suisses: étant donné les conditions cadres actuelles de la RPLP II, le SET n'offrirait pas aux véhicules suisses la même sécurité de saisie que les appareils de saisie remis par l'AFD. En raison de l'interdiction de cabotage, les véhicules étrangers présentent un risque de saisie bien moindre que les suisses. L'extension du SET aux véhicules suisses dès maintenant entraînerait des inégalités de traitement entre utilisateurs du SET et utilisateurs du mobimètre ou OBU (*on-board unit*). Dans le cas des véhicules étrangers, en revanche, le SET accroît la sécurité de saisie et la précision par rapport au système manuel des terminaux de traitement.

La génération actuelle des appareils de saisie date de 2011 et achèvera son cycle de vie en 2024 au plus tard. Si le recours aux prestataires du SET fait ses preuves d'ici là, l'extension du SET aux véhicules suisses pourrait constituer l'une des solutions de renouvellement des techniques de saisie. L'ouverture du SET aux véhicules suisses sera alors l'un des objectifs

de la conception de la RPLP III, dont le lancement est prévu en 2024. Quoi qu'il en soit, les transporteurs suisses sont libres de conclure un contrat avec un prestataire du SET pour les trajets effectués à l'étranger.

1.2 Contenu de la modification

1.2.1 Modifications liées au SET

La révision vise à simplifier la perception de la redevance pour les véhicules étrangers. Dans le cadre du SET, les transporteurs étrangers seront autorisés à recourir aux services d'un intermédiaire (prestataire du SET), qui mettra à leur disposition un appareil de saisie interoperable pour la saisie et la déclaration de la RPLP et qui s'acquittera pour eux de leurs obligations de paiement. Les nouvelles dispositions règlent:

- les conditions auxquelles la personne assujettie à la redevance peut mandater un prestataire du SET;
- les conditions d'agrément des prestataires du SET;
- les obligations découlant de l'agrément;
- les obligations de la personne assujettie à la redevance;
- le mode de taxation et de facturation de la redevance lorsqu'un prestataire du SET est mandaté.
- fixation du poids déterminant pour les véhicules équipés d'un système de saisie interoperable (SET): si le poids total autorisé de la remorque ou de la semi-remorque n'est pas indiqué dans l'appareil de saisie interoperable, c'est le poids maximal autorisé de l'ensemble qui est déterminant; si le poids total autorisé est indiqué, ce sont les dispositions de l'art. 13, d'ores et déjà en vigueur, qui sont déterminantes.

1.2.2 Autres modifications touchant aux procédures

La révision a en outre pour but d'abroger des dispositions de l'ORPL n'ayant jamais été appliquées, et de mettre en œuvre des modifications découlant de l'uniformisation des processus. Cela porte sur les éléments suivants:

- moyen d'identification électronique en cas de dispense de l'obligation de monter l'appareil de saisie: les moyens d'identification ne seront plus fournis;
- facturation des appareils de saisie: ces appareils sont la propriété de l'AFD; les appareils de saisie non restitués ou abîmés seront dorénavant facturés par l'AFD au détenteur du véhicule;
- contrôle de l'appareil de mesure: il ne sera plus nécessaire de contrôler le détecteur de remorque de l'appareil de saisie lors des contrôles périodiques du véhicule;
- déclaration du poids le plus bas visé à l'art. 13, al. 7, ORPL: la personne assujettie à la redevance devra déposer une demande pour chaque période fiscale, mais elle ne devra plus joindre à la demande des copies des permis de circulation valables;
- période fiscale: les possibilités de prolonger la période fiscale jusqu'à trois mois et de fixer une autre période fiscale dans des cas particuliers sont purement et simplement supprimées;
- recouvrement de la redevance sur les véhicules suisses: l'Administration des douanes n'émet pas actuellement de décisions de taxation provisoire, aussi cette possibilité est-elle purement et simplement supprimée;
- intérêts: le montant de redevance fixé doit être payé dans le délai imparti; les montants impayés sont passibles d'intérêts, lesquels se calculeront à l'avenir sur la base de l'ordonnance du DFF sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur (RS 641.207.1);

- recouvrement de la redevance sur les véhicules étrangers: il est déjà possible de payer la redevance au moyen d'une carte de carburant; cette possibilité est désormais inscrite dans l'ORPL;
- les dispositions concernant les déclarations relatives à la remorque dans un environnement contrôlé ne correspondant à aucun besoin de la part des étrangers assujettis, elles sont purement et simplement abrogées;
- clé de répartition pour la part restante de la redevance: l'un des éléments déterminants est l'imposition par les cantons du trafic automobile, laquelle nécessite l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur; cet indice sera à l'avenir établi par l'AFD et non plus par l'Administration fédérale des contributions;
- frais de rappel: les rappels ne donneront plus lieu à la perception d'émoluments;
- recours contre des décisions des autorités cantonales d'exécution: le fait que le recours n'ait pas d'effet suspensif n'est pas fondé en droit; le passage correspondant est supprimé;
- diverses modifications d'ordre rédactionnel.

2 Commentaires des différents articles

2.1 Modification de l'ORPL

2.1.1 Art. 11, al. 1, et 12

Modification d'ordre rédactionnel due à l'abrogation de l'art. 14*b* ORPL au 1^{er} janvier 2017³.

2.1.2 Art. 13a

La RPLP est le seul système d'Europe qui exige du conducteur une déclaration du poids total autorisé pour la remorque ou la semi-remorque tractée. La déclaration du poids sur un appareil de saisie nécessite une fonction de saisie et d'affichage spécifique relativement complexe, rien que pour la RPLP. Les systèmes de péage des pays voisins limitent la déclaration (du poids) au nombre d'essieux, d'où des fonctions plus simples sur l'appareil de saisie. Dans les transports internationaux, les ensembles de véhicules circulent généralement avec le poids maximal autorisé de l'ensemble (généralement quarante tonnes, ou le poids total maximal autorisé de l'ensemble indiqué sur le permis de circulation du véhicule tracteur). Or, les ensembles de véhicules affichant un poids total autorisé inférieur au poids maximal autorisé sont rares. Par conséquent, les utilisateurs du SET n'auraient besoin de pouvoir déclarer le poids autorisé de la remorque ou de la semi-remorque que dans des cas exceptionnels; il faut donc remplacer cette possibilité par une déclaration concernant la présence d'une remorque ou d'une semi-remorque (oui ou non). En cas de déclaration ad hoc, l'ensemble de véhicules avec remorque ou semi-remorque déclarée est toujours taxé par rapport au poids maximal autorisé de l'ensemble. Le prestataire du SET est toutefois libre de proposer à ses clients un appareil de saisie avec saisie du poids en vue de la déclaration de la remorque ou de la semi-remorque. Dans ce cas, c'est le poids total autorisé le plus bas de la (semi-)remorque déclaré qui est pris en compte pour le calcul du poids déterminant pour la redevance, conformément aux règles générales définies à l'art. 13 ORPL. D'expérience, l'AFD estime que, pour des raisons économiques et techniques, les prestataires du SET proposeront à leurs utilisateurs la déclaration de remorque simplifiée.

2.1.3 Art. 15, al. 6 et 7

Les al. 6 et 7 sont purement et simplement supprimés. Les moyens d'identification électronique (dits TAG; étiquette électronique) pour les véhicules automobiles qui ne sont pas soumis à l'obligation de monter l'appareil de saisie ne seront plus distribués. Ils devaient servir, dans la phase initiale de la RPLP, comme moyen d'identification en cas de contrôle. Les véhicules concernés (soumis à la RPLF [redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds],

³ RO 2016 3275

exonérés de la RPLP, etc.) peuvent être identifiés au moyen de leur plaque de contrôle. Tout autre moyen d'identification est superflu. Ainsi disparaît la charge administrative liée à la gestion des TAG.

Dans la mesure où les TAG sont supprimés pour les véhicules qui ne sont pas soumis à l'obligation de monter l'appareil de saisie, il n'y a plus lieu de donner au détenteur le droit de demander à être équipé.

2.1.4 Art. 15a, al. 1 et 2

Al. 1: pour le premier équipement, les appareils de saisie sont fournis gratuitement. Ils sont la propriété de l'AFD. Il est précisé que les appareils sont prêtés.

Al. 2: le droit en vigueur jusqu'à présent ne permet pas de facturer les appareils de saisie non restitués ou abîmés (par ex. en cas d'accident ou d'incendie du véhicule). Or, cela concerne chaque année une vingtaine d'appareils, d'une valeur de mille francs pièce. Le complément apporté permettra à l'avenir de facturer de tels appareils. Dans la plupart des cas, les frais seront couverts par l'assurance responsabilité civile.

2.1.5 Art. 16, al. 4

Le détecteur de remorque de l'appareil de saisie est soumis à l'influence de plusieurs facteurs. La fonction de surveillance intégrée permet aux offices compétents de l'AFD de procéder à une analyse. C'est la raison pour laquelle ce contrôle n'est plus nécessaire lors du contrôle périodique du véhicule. D'où la suppression pure et simple de l'alinéa. Cette abrogation allégera la charge de travail des autorités cantonales d'immatriculation.

2.1.6 Art. 19, al. 1

Modification d'ordre rédactionnel. Le formulaire d'enregistrement ne sera plus remis en main propre, il sera mis à disposition sous forme électronique sur Internet.

2.1.7 Art. 22, al. 1^{bis}

Cette disposition règle la procédure à suivre en cas de prise en compte des essieux. Selon la combinaison d'un ensemble de véhicules, le poids déterminant calculé selon l'art. 13, al. 3 et 4, peut se révéler plus élevé que le poids autorisé sur la base des essieux autorisés. Le détenteur du véhicule a la possibilité de faire valoir le poids le plus faible pour la perception de la redevance. Pour simplifier ses démarches, la révision prévoit de le dispenser de joindre à la demande des copies des permis de circulation. Les demandes complétées par voie électronique pourront être transmises directement, sans qu'il faille numériser des documents supplémentaires. Le registre automatisé des véhicules et des détenteurs de véhicules (MO-FIS) transmettra directement au système informatique de la RPLP les données nécessaires pour la prise en compte des essieux.

2.1.8 Art. 24, al. 1 et 4

La période fiscale d'un mois civil a fait ses preuves. La possibilité de la prolonger à trois mois maximum n'a donc plus lieu d'être, et peut être purement et simplement supprimée (al. 1).

L'al. 4 aussi est purement et simplement supprimé. Le système aligne automatiquement les périodes fiscales sur les dates de mise en / hors circulation des services des automobiles.

2.1.9 Art. 25, al. 1 à 4

Al. 1: la forme de la notification est complétée à l'al. 1. Un envoi par voie électronique est désormais aussi possible.

Al. 2: la redevance est toujours exigible 60 jours après la fin de la période fiscale. L'AFD n'émet pas actuellement de décisions de taxation provisoire; elle n'en a pas besoin. D'où la suppression pure et simple des deux dernières phrases de l'al. 2.

Al. 3: Après la date d'échéance, un délai de paiement de 30 jours court. Les dispositions relatives aux décisions provisoires de la 2^e phrase de l'al. 3 sont également supprimées.

Al. 4 et 5: le calcul des intérêts est redéfini.

L'ordonnance du DFF sur l'échéance et les intérêts en matière d'impôt fédéral direct (RS 642.124) et l'ordonnance du DFF sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur (RS 641.207.1)⁴ prévoient des taux d'intérêt différents. Afin que règnent les mêmes conditions, au moins au sein de l'AFD, la révision prévoit de confier la fixation des taux d'intérêt au DFF, lequel règle déjà les taux d'intérêt applicables aux créances impayées dans les domaines des droits de douane, de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales. L'idée est notamment que le montant minimum de 100 francs fixé dans l'ordonnance du DFF sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur vienne s'appliquer aussi à la RPLP. La prise en compte de ce plancher entraînera une diminution des recettes d'environ 150 000 francs par an. Un tiers de cette somme est d'ores et déjà passé par profits et pertes (faillites, non-poursuite des débiteurs pour des montants trop faibles). De plus, l'AFD économisera les frais d'envoi des décomptes des intérêts moratoires. Comme le tableau ci-après le montre, quelque 90 % des 10 000 positions en intérêts moratoires sont inférieures à 100 francs.

Année 2015	Total en CHF	Nombre de positions individuelles
Total des intérêts moratoires facturés	411 770.20	10 089
Montant individuel de 100 CHF ou plus	257 378.10	901
Différence (jusqu'à 100 CHF)	154 392.10	9188

Le relèvement du taux de l'intérêt moratoire de 3 à 4 % visé par l'ordonnance du DFF générera une hausse des recettes d'environ 85 000 francs par an. Le résultat net (relèvement du plancher, harmonisation du taux d'intérêt, amortissement des pertes) est une baisse annuelle des recettes d'environ 15 000 francs. Compte tenu des synergies qu'y gagnera l'AFD, cette somme est négligeable.

Il faudra par conséquent modifier en temps opportun l'ordonnance du DFF sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur.

2.1.10 Art. 25a

L'art. 25a montre les possibilités de saisie des données nécessaires pour la perception de la RPLP.

2.1.11 Art. 26

Modification d'ordre rédactionnel du fait de la modification du titre de la section 2.

2.1.12 Art. 26a

Al. 1: les personnes soumises à la redevance possédant un véhicule à moteur étranger ont la possibilité de mandater un prestataire du SET de leur choix pour la saisie, la déclaration et le paiement de la RPLP à condition que ce prestataire soit agréé par l'AFD. Cela modifie la façon dont l'assujetti participe à la saisie des données déterminantes pour la taxation. Au lieu de déclarer au terminal de traitement les données de base lors de l'enregistrement initial puis le kilométrage à l'entrée et à la sortie pour chaque trajet, l'assujetti installe l'appareil d'un prestataire du SET agréé. Les conditions s'appliquent cumulativement. Afin d'assurer la transparence du marché, l'AFD publie sur internet la liste des prestataires du SET agréés pour la zone suisse. Il faudra par conséquent intégrer le terme de «prestataire du SET» à l'ordonnance sur le traitement des données dans l'AFD (RS 631.061) actuellement en cours de révision.

⁴ Ordonnance du DFF du 11 décembre 2009 sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur (RS 641.207.1)

Al. 2: l'assujetti doit en outre être prêt à prouver, à son entrée en Suisse, qu'il acquittera la redevance due par l'intermédiaire d'un prestataire du SET qu'il a mandaté à cet effet en bonne et due forme, lequel lui a fourni un appareil de saisie en état de fonctionnement.

Al. 3: cette disposition établit clairement que seul le paiement de la redevance à l'AFD entraîne l'extinction de la créance et que l'assujetti n'est pas déjà exonéré de sa dette fiscale par le versement du montant dû au prestataire du SET.

2.1.13 Art. 26b

Dans le SET, un prestataire du SET accomplit pour l'assujetti et sur mandat de celui-ci l'obligation de déclarer à l'AFD les données concernant le véhicule et le détenteur de même que le kilométrage, et d'acquitter la redevance due. Si un prestataire du SET souhaite proposer ses services en Suisse, il doit s'assurer qu'il remplit les conditions juridiques, organisationnelles et techniques en vigueur en Suisse.

L'al. 1 fixe les conditions auxquelles un prestataire du SET est agréé en Suisse. Il n'y a pas de marge d'appréciation concernant les conséquences juridiques. Tout prestataire qui remplit les conditions a droit à l'agrément. Si tel n'était pas le cas, il faudrait que l'AFD sélectionne un certain nombre de prestataires du SET dans une procédure d'appel d'offres, ce qui influencerait la concurrence entre prestataires. Car sans couverture de la RPLP, les prestataires ne seraient pas en mesure d'offrir à leurs clients un service interopérable complet, ce qui limiterait fortement leur compétitivité. De plus, compte tenu des multiples origines des assujettis, l'AFD aurait du mal à couvrir l'ensemble de l'Europe avec un nombre limité de prestataires du SET. Un contrat de droit public sera conclu avec les prestataires du SET agréés.

Let. a: la nécessité d'être établi en Suisse ou dans l'EEE fournit l'assurance que les entreprises candidates à l'agrément ont déjà axé leur prestation sur la directive interopérabilité de la Communauté européenne, d'où un potentiel de clientèle conséquent pour la RPLP.

Let. b: le prestataire du SET doit prouver qu'il remplit les critères techniques et opérationnels fixés par le DFF.

Let c: l'AFD doit être en mesure d'exiger des garanties. L'AFD appréciera, en fonction du risque de défaillance, s'il y a lieu d'exiger des garanties. Il faudra tenir compte du fait que la constitution de garanties entraînerait régulièrement une augmentation de la compensation visée à l'art. 26c, al. 3, du projet d'ORPL. Il conviendra toutefois de réduire cette compensation au minimum, afin de ne pas gonfler les frais de perception.

Let d: en sa qualité de détenteur d'un agrément de l'AFD, le prestataire du SET doit désigner un domicile de notification en Suisse, afin de permettre une notification simple et rapide de décisions telles que la modification de certaines obligations ou une suspension de l'agrément (cf. art. 11b de la loi fédérale sur la procédure administrative [PA; RS 172.021]).

Al. 2: la détermination des critères techniques et opérationnels est du ressort du DFF.

Al. 3: en cas de difficultés de paiement ou de problèmes de transmission des données, l'AFD doit pouvoir recourir, outre le retrait de l'agrément, à l'instrument souple de la suspension. Cela permet, s'il apparaît que la défaillance n'était que passagère, de rétablir l'agrément sans avoir à repasser par toute la procédure. S'il s'avère que les conditions en matière d'agrément ne sont pas remplies durablement, l'agrément est retiré et le contrat d'agrément est dénoncé.

2.1.14 Art. 26c

L'AFD ne sélectionne pas les prestataires du SET par un appel d'offres. Les règles du SET prévoient plutôt que l'assujetti est libre de choisir son prestataire du SET sur le marché européen. Précisons que l'éventail de services du prestataire peut s'étendre bien au-delà de la perception de péages routiers. Le choix de l'utilisateur dépendra aussi du siège et de la langue du prestataire. L'offre des prestataires opérant sur le marché sera quant à elle influencée par le comportement économique et l'origine des usagers en tant qu'assujettis. Le marché des

prestataires de cartes de carburant montre qu'une partie de ces derniers ont une action relativement locale, leurs clients ne provenant que d'un nombre restreint de pays alors que les prestations sont accessibles dans toute l'Europe.

Al. 1: étant donné que ce sont les assujettis et non les exploitants de péage qui doivent déterminer les parts de marché des prestataires du SET, il faut que les conditions édictées par le percepteur de péages, et a fortiori par l'AFD, soient les mêmes pour tous les prestataires et exposées clairement. Selon les règles du SET, les conditions sont exposées dans le cadre de la déclaration de secteur et consistent, en droit suisse, en des obligations liées à un agrément des autorités. Par conséquent, les prestataires du SET doivent accepter l'imposition des obligations suivantes:

Let. a: saisie et enregistrement à l'intention de l'AFD, dans la qualité requise et pour le compte de l'assujetti, des données relatives au véhicule et au détenteur;

Let. b: fourniture au mandant assujetti d'un appareil de saisie en état de fonctionner, capable de saisir et de transmettre les données nécessaires à la perception de la redevance conformément à l'ORPL;

Let c: saisie de façon correcte avec un appareil de saisie interopérable par le prestataire du SET des prestations kilométriques effectuées en Suisse;

Let. d: transmission à l'AFD des données relatives au kilométrage pour les trajets effectués en Suisse, dans une qualité et à une vitesse à préciser dans l'ordonnance du DFF;

Let e: paiement de la redevance due dans le délai imparti.

Lors de la perception de la RPLP par l'intermédiaire du SET, le prestataire du SET endosse le rôle de prestataire de paiements. Il règle à l'AFD les redevances dues par ses clients avant de les facturer à ces derniers. Les clients, eux, sont confrontés au risque d'erreur de la part du prestataire du SET. En revanche, le risque de défaut de paiement, pour cause d'insolvabilité du prestataire du SET, par exemple, pèsera sur l'AFD, car il ne lui sera pas possible de récupérer la redevance auprès de chaque débiteur individuel étranger. L'AFD doit donc pouvoir exiger du prestataire du SET une garantie financière (voir art. 26b, al. 1, let. c, du projet d'ORPL).

Si l'assujetti ne remplit pas ses obligations de paiement vis-à-vis du prestataire du SET, celui-ci peut résilier les rapports contractuels. Il n'est pas tenu d'en informer l'AFD, car à la prochaine entrée en Suisse de l'assujetti, l'appareil de saisie ne communiquera plus avec les radiobalises à la frontière, et le chauffeur sera contraint, comme c'est le cas actuellement, de présenter un justificatif au terminal de traitement.

Al. 2: l'agrément peut être assorti de charges.

Al. 3: du point de vue de l'AFD, la saisie et la transmission de données et le règlement des redevances constituent une activité auxiliaire pour laquelle le prestataire du SET touche une compensation. Il appartient au DFF de fixer le montant de cette compensation d'une manière contraignante pour tous les prestataires du SET. Il doit pouvoir, à l'image des frais de carte de crédit, fixer une commission de perception en pourcentage.

2.1.15 Art. 26d

Le fait de mandater un prestataire du SET ne délivre pas l'assujetti de tous ses devoirs. L'art. 26d précise quels sont les devoirs qui restent les siens (al. 1 à 3) parce que la possibilité d'éviter ou de corriger une erreur relève de sa sphère d'influence.

Al. 1: si le SET est utilisé pour saisir le kilométrage, l'utilisateur n'a pas le droit d'éteindre l'appareil de saisie ni d'effectuer des manipulations qui nuiraient à son fonctionnement, et donc à la saisie du kilométrage. Le SET ne peut être utilisé que s'il fonctionne à l'entrée du véhicule sur le territoire suisse, ce qui suppose que l'appareil de saisie soit en état de marche. À défaut, le prestataire du SET n'est pas tenu de régler la redevance pour l'assujetti. En outre, l'exactitude de la saisie et de la taxation ne serait pas assurée.

Al. 2: le prestataire du SET saisit les données de base du véhicule déterminantes pour la redevance et les données de l'assujetti. Les données de base statiques déterminantes pour la redevance sont enregistrées sur l'appareil de saisie. La RPLP ne peut être saisie correctement que si ces données correspondent à celles du permis de circulation. L'utilisateur doit par conséquent veiller, en tant qu'assujetti, à ce que le prestataire du SET soit en mesure de saisir les données nécessaires. Il doit procéder lui-même à la déclaration de la remorque sur l'appareil de saisie, selon la combinaison de véhicules.

Al. 3: Si l'appareil de saisie ne fonctionne pas à l'entrée sur le territoire, les dispositions de l'art. 27 concernant les véhicules sans appareil de saisie s'appliquent.

Al. 4: il n'est cependant pas impossible que l'appareil tombe en panne après l'entrée sur le territoire suisse. Dans ce cas, l'utilisateur du SET doit, en tant qu'assujetti, se présenter au poste de douane au plus tard au moment de quitter le territoire suisse, afin de fournir les informations manquantes concernant le kilométrage.

2.1.16 Art. 26e et 26f

Les art. 26e et 26f règlent la procédure de taxation et de facturation pour le cas où des assujettis mandateraient un prestataire du SET pour un véhicule étranger. Il est possible dorénavant d'envoyer la décision de taxation par voie électronique. La cadence de taxation jusqu'ici usuelle de deux semaines peut être réduite au plus à une semaine.

2.1.17 Art. 28, al. 3

À l'heure actuelle, l'art. 28, al. 3, ORPL prévoit que si la remorque est dételée ou attelée dans un «environnement contrôlé» et qu'une attestation écrite en fait foi, la redevance est perçue d'après le kilométrage et les poids déterminants respectifs. Cette disposition concerne uniquement les véhicules étrangers sans appareil de saisie de la RPLP. Les véhicules de transitaires étrangers opérant dans la région frontalière sont, eux, généralement équipés d'un appareil de saisie RPLP. Cette disposition étant inutile, elle n'est jamais appliquée. Elle est donc purement et simplement supprimée.

2.1.18 Art. 29, al. 2 et 2^{bis}

Al. 2: selon la formulation actuelle, il est possible de payer la RPLP par carte de débit ou de crédit, outre les espèces. Cependant, 75 % des assujettis étrangers acquittent la redevance par carte de carburant. Or, ce moyen de paiement n'était pas cité. La situation juridique sera donc régularisée. L'énumération de l'art. 29, al. 2, 2^e phrase, du projet d'ORPL ne vise pas à l'exhaustivité afin qu'il soit possible de recourir à des moyens de paiement modernes sans qu'il faille modifier l'ordonnance.

Al. 2^{bis} et 2^{ter}: il peut être fait appel à des prestataires de cartes de carburant si ceux-ci remplissent les conditions visées aux let. a à c, que le DFF définit.

Al. 2^{quater}: du fait de la possibilité de payer la redevance au moyen d'une carte de carburant, il faut intégrer les prestataires de cartes de carburant dans l'ordonnance sur le traitement des données dans l'AFD, en cours de révision. S'agissant de la compensation octroyée aux prestataires de cartes de carburant, nous renvoyons au commentaire de l'art. 26c, al. 3.

2.1.19 Art. 36, al. 1^{bis}

La procédure de demande concernant les véhicules soumis à la RPLF s'est révélée impraticable. La RPLF est perçue par les cantons en même temps que les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur. Le fait de relancer les cantons au sujet des factures en souffrance s'est révélé trop lourd administrativement. Étant donné qu'en cas de non-paiement, les services des automobiles lancent de toute façon la procédure de retrait des plaques de contrôle, il n'a jamais été nécessaire de faire valoir la responsabilité solidaire pour des véhicules soumis à la RPLF. La responsabilité solidaire du propriétaire, du loueur ou du donneur de leasing ne vaut plus que pour les véhicules soumis à la RPLP. Cette modification allège la charge administrative des personnes précitées.

2.1.20 Art. 40, al. 5

Le montant des impôts sur les véhicules à moteur figurait, depuis l'année fiscale 1964, dans la publication «Charge fiscale en Suisse. Chefs-lieux des cantons – Chiffres cantonaux». La charge fiscale était calculée pour certains modèles de véhicules dans les catégories «voitures de tourisme», «camions», «motocycles», «semi-remorques» et «remorques». L'Administration fédérale des contributions renonce depuis l'année fiscale 2014 à calculer et à publier l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur. Aussi est-ce l'AFD qui établira à l'avenir cet indice chaque année. Elle s'appuiera pour cela sur les statistiques de l'Administration fédérale des finances concernant les impôts sur les véhicules à moteur par canton, et sur les statistiques de l'Office fédéral de la statistique concernant le parc des véhicules à moteur par canton.

2.1.21 Art. 45, al. 4

La perception de frais de rappel n'est pas homogène au sein de l'AFD. La RPLP est la seule redevance perçue par l'AFD qui donne lieu à de tels frais. Cette règle suscite l'incompréhension des entreprises qui sont à la fois assujetties à la RPLP et clientes de la douane. Aussi les frais de rappel seront-ils supprimés, tant pour les factures impayées que pour le défaut de déclaration du kilométrage. Cette modification sera mise en œuvre à l'occasion de la migration de la partie comptable du système informatique de la RPLP vers SAP. La suppression de l'émolument pour rappel de déclaration entraînera une diminution des recettes de près de 280 000 francs par an. Celle de l'émolument pour rappel de paiement, une diminution des recettes de près de 350 000 francs par an. Sur ce montant, 100 000 francs seront de toute façon passés par profits et pertes (faillites ou non-engagement d'une procédure de poursuite car le montant est inférieur à 50 francs).

Les émoluments sont perçus comme des amendes et sont une source potentielle de conflit avec le client, ce qui génère pour l'AFD une charge de travail supplémentaire considérable. Par ailleurs, le système informatique actuel a également généré des factures de rappel pour non-paiement, aboutissant parfois à des comptes d'émoluments de plusieurs centaines de francs (émoluments d'émoluments).

2.1.22 Art. 50a, al. 3

Le Tribunal administratif fédéral⁵ a décidé qu'il fallait une base légale pour la suppression de l'effet suspensif des recours contre les décisions de retrait des plaques de contrôle des autorités cantonales d'exécution. Vu l'extrême rareté des recours, le passage correspondant peut être purement et simplement supprimé.

2.1.23 Art. 52, al. 2, let. b et c, et plusieurs autres articles

Le programme de transformation «DaziT» vise notamment à renouveler l'ensemble des processus opérationnels de l'AFD. Il débutera en 2018 et prendra fin en 2026. Dans cette perspective, il est d'ores et déjà procédé à l'adaptation des bases juridiques de manière à supprimer toute subdivision de l'AFD, tant sur le plan du langage que sur celui de l'organisation. Le terme «Direction générale des douanes» est remplacé par «Administration des douanes».

2.2 Modification du droit en vigueur

2.2.1 Ordonnance du 4 avril 2007 sur les émoluments de l'Administration fédérale des douanes (RS 631.035)

En pratique, aucun émolument n'est facturé pour les cartes à puce. Le suivi d'une carte à puce individuelle représente pour l'AFD une charge administrative trop grande. Par ailleurs, les rappels ne doivent plus donner lieu à la perception d'émoluments (voir commentaire de l'art. 45, al. 4, ORPL). Le projet supprime par conséquent les ch. 11.113 et 11.114 du tarif des émoluments surtout parce que, obéissant à la systématique de l'ordonnance sur les

⁵ Décision incidente du Tribunal administratif fédéral A-5777/2009 du 5 octobre 2009

émoluments, ce sont des éléments constitutifs négatifs d'émoluments. En cas de révision éventuelle du tarif des émoluments, une refonte de la systématique est prévue.

La charge administrative représentée par le contrôle des enveloppes en cas d'envoi répété de déclarations sans affranchissement et par la facturation des frais de port correspondants est lourde. Dans plus de 30 % des cas, la déclaration est effectuée par voie électronique. Lorsque les formulaires pourront être transmis par voie électronique, le courrier postal diminuera encore et perdra de son importance. Le ch. 11.122 sera dorénavant mentionné comme ne donnant pas lieu à la perception d'un émolument.

Vu l'abrogation de l'art. 28, al. 3, ORPL (environnement contrôlé), le ch. 11.24, selon lequel aucun émolument n'est perçu pour l'attestation d'une modification du poids RPLP dans un environnement contrôlé, n'a plus lieu d'être.

3 Conséquences

3.1 Conséquences pour la Confédération

3.1.1 Conséquences financières

La modification prévue de l'ordonnance vise avant tout à simplifier la perception de la redevance. Elle vise en outre à intégrer dans l'acte les dispositions concernant le SET. Elle devrait avoir des effets positifs et entraîner une hausse de l'efficacité. Elle devrait notamment réduire très fortement la charge de travail de l'AFD relative à la saisie du kilométrage parcouru par les véhicules étrangers, et accélérer le traitement à la frontière. Ces objectifs supposent un besoin en investissement qui a été estimé à 1,6 million de francs pour le système informatique central dans le cadre de la préparation du message relatif à DaziT⁶. La décision de taxation électronique (DTe) est indispensable au SET. La mise à disposition de toutes les personnes assujetties à la RPLP de la DTe est ainsi couverte. À un montant correspondant, des investissements dans les systèmes routiers de saisie et de contrôle seront nécessaires.

Il ne devrait pas y avoir de dépenses supplémentaires. La compensation de la prestation d'encaissement sera équivalente à celle qui est actuellement octroyée aux prestataires de cartes de carburant. S'y ajoutera la compensation des prestations supplémentaires d'enregistrement, de manipulation de l'appareil de saisie et de saisie des données et de déclaration pour le compte de l'assujetti. Ce coût ne devrait pas excéder les économies réalisées sur le plan des ressources humaines et du matériel grâce à l'externalisation.

La diminution des recettes due à la suppression des frais de rappel restera marginale, de l'ordre de 760 000 francs par an. Par rapport à la totalité des recettes de la RPLP, soit 1,5 milliard de francs par an, ces diminutions de recettes seront tout à fait supportables.

3.1.2 Conséquences pour le personnel

La modification n'entraînera pas de hausse des charges de personnel. Au contraire, la suppression des demandes d'éclaircissement aux services des automobiles cantonales au sujet des factures en souffrance pour les véhicules en leasing, l'abandon des dépenses liées aux déclarations envoyées plusieurs fois sous pli non affranchi et la suppression de la gestion des TAG entraînera sans doute un certain allègement des tâches administratives.

Le SET réduira en particulier les charges de personnel dans les bureaux de douane. Il est probable que les détenteurs étrangers qui utilisent des cartes de carburant, en particulier, opteront pour un prestataire du SET, pour se faciliter l'acquiescement des péages et les formalités liées au passage de la frontière. Par exemple, ils n'auront plus besoin d'enregistrer leur véhicule à la première entrée en Suisse ni à saisir manuellement le kilométrage à la sortie. À l'heure actuelle, ces activités aux frontières représentent pour l'AFD, selon la comptabilité simple et provisoire des coûts et des prestations, 160 équivalents plein temps. Précisons que le SET n'est pas obligatoire, et que tous les transporteurs ne présentent pas la solvabilité requise. En outre, le passage des cartes de carburant au SET ne se fera que progressivement. Aussi peut-on miser pendant les cinq années qui suivront l'instauration du SET sur une

⁶ Programme DaziT; adopté le 15 février 2017 par le Conseil fédéral.

économie de l'ordre d'un tiers des 160 équivalents plein temps. Cette diminution tient compte des charges supplémentaires liées à l'exploitation du SET. Par ailleurs, malgré l'automatisation de la taxation et de la facturation, les contrôles continueront d'être traités manuellement. Il faudra en outre contrôler en permanence l'agrément des prestataires du SET et surveiller leur solvabilité.

3.2 Conséquences pour les cantons

Les cantons peuvent miser sur des recettes RPLP équivalentes, car les modifications proposées n'impliquent pas de hausse ni de baisse significative de ces recettes.

Les modifications de procédure diminueront les charges des cantons. En effet, d'une part, les autorités cantonales d'exécution ou les entreprises ou organisations habilitées à effectuer un contrôle subséquent n'auront plus à contrôler le détecteur de remorque de l'appareil de saisie lors du contrôle périodique des véhicules soumis à la RPLP, et d'autre part, les cantons n'auront plus à traiter de demandes concernant les véhicules en leasing soumis à la RPLP.

3.3 Conséquences économiques

Les modifications visent avant tout à simplifier la perception de la redevance. Elles auront un effet positif sur l'économie. Elles simplifieront par exemple les démarches des propriétaires, des loueurs et des donneurs de leasing, car il ne sera plus nécessaire de déposer une demande pour les véhicules soumis à la RPLP.

Les détenteurs de véhicule qui omettront de restituer un appareil de saisie à l'AFD ou qui seront responsables de la détérioration ou de la destruction d'un appareil de saisie devront prendre en charge un montant maximum de 1000 francs. Cela concerne de 15 à 20 détenteurs par an.

L'instauration d'un plancher pour les intérêts moratoires et l'abandon des frais de rappel réduiront la charge qui pèse sur les détenteurs de véhicule accusant un retard de paiement de la redevance ou un retard de déclaration.

L'instauration du SET permettra d'accélérer le passage de la frontière pour tous les usagers.

4 Rapports avec le droit européen

La modification de l'ORPL suisse n'exerce aucune influence sur les rapports avec le droit européen. Matériellement, la perception de la RPLP en Suisse est inscrite dans l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et la Communauté européenne. N'étant pas membre de l'EEE, la Suisse n'est pas tenue de respecter la directive sur l'interopérabilité des appareils de saisie. Lors de la réunion du 25 juin 2010 du Comité mixte sur l'accord sur les transports terrestres, elle s'est cependant engagée à proposer aux véhicules étrangers une interopérabilité telle que la prévoit la directive.

La zone de perception de la RPLP englobant le territoire de la Principauté de Liechtenstein, il faut adapter la législation liechtensteinoise sur la RPLP au droit suisse. La commission mixte Suisse-Liechtenstein sur la RPLP sera informée de ces modifications afin que les mesures nécessaires puissent être prises.

5 Bases juridiques

Les dispositions sont fondées sur l'art. 11, al. 2, LRPL, qui dispose que les appareils installés ou les autres instruments (de saisie) doivent être compatibles avec les équipements prescrits par l'UE. Pour parvenir à l'interopérabilité, il était question de faire appel à des «moyens auxiliaires modernes» tels que «télématique et informatique»⁷. Dans le message, il a été

⁷ FF 1996 V 505, 522 concernant les modalités de la perception; voir aussi le commentaire de l'art. 11 à la p. 531, qui évoque les «progrès rapides réalisés dans la technique en [matière de perception]»; voir p. 527 les possibilités de coopération technique; voir p. 521 le débat concernant la «recherche d'un système de saisie approprié»; voir p. 528 le commentaire sur l'eurocompatibilité de la RPLP, qui parle de systèmes de saisie électronique des données et de l'interopérabilité de ceux-ci, dans la mesure de leur faisabilité technique.

répété à plusieurs reprises qu'il fallait conférer toute la souplesse voulue aux dispositions légales, car le développement des péages routiers européens et des systèmes de saisie correspondants était loin d'être achevé⁸. On pourrait d'ailleurs se demander si le système des prestataires du SET relève encore de la compétence législative ou d'exécution, au motif qu'il a été essentiellement misé sur le développement technique des appareils de saisie. Il faut toutefois retenir que le recours à un prestataire du SET reste libre pour les conducteurs étrangers, et qu'il existe d'autres moyens d'acquitter la redevance. Ce système doit aussi simplifier le paiement de la redevance en Suisse. Précisons, concernant la formulation «autres instruments» employée dans la disposition, que ces instruments comprennent la possibilité de créer l'interopérabilité non par l'intermédiaire d'un appareil ou d'une technique, mais par celui du système du prestataire du SET et qu'ils relèvent à ce titre de la compétence législative ou d'exécution du Conseil fédéral.

⁸ FF 1996 V 505, 528; voir aussi le commentaire de la loi fédérale «limitée à l'essentiel» afin de pouvoir s'adapter à l'évolution à l'échelle européenne, FF 1996 V 505, 512.