



Berne, octobre 2017

---

# **Consultation sur la modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)**

## Rapport sur les résultats de la consultation

---

## Table des matières

Bref aperçu des résultats .....	3
1 Condensé 4	
1.1 Contexte .....	4
1.2 Contenu du projet .....	4
2 Déroulement de la consultation .....	5
3 Méthode d'évaluation .....	5
4 Résumé des avis exprimés lors de la consultation .....	5
4.1 Attitude générale envers le projet .....	6
4.1.1 Reprise des dispositions relatives au SET .....	6
4.1.2 Renonciation au contrôle du détecteur de remorque de l'appareil de saisie ....	6
4.1.3 Calcul des intérêts (pour le montant de redevance en suspens) sur la base de l'ordonnance du DFF sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunératoire.....	6
4.1.4 Détermination de l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur par l'AFD .....	6
4.1.5 Renonciation à la perception d'émoluments en cas de rappels dans le champ d'application de l'ORPL .....	6
4.2 Vue d'ensemble des avis concernant les questions posées.....	7
4.2.1 Question 1 .....	7
4.2.2 Question 2 .....	9
4.2.3 Question 3 .....	11
4.2.4 Question 4 .....	13
4.2.5 Question 5 .....	14
4.2.6 Question 6 .....	15
4.3 Autres avis.....	17
5 Annexe I .....	19
6 Annexe II .....	20

### **Bref aperçu des résultats**

La grande majorité des participants à la consultation approuvent l'adaptation de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds. En ce qui concerne la reprise des dispositions concernant les systèmes de saisie interopérables, les avis ne divergent que très peu. Une minorité des participants souhaite que les dispositions relatives au SET ne soient pas limitées, dans un premier temps, aux véhicules étrangers, mais qu'elles s'appliquent aussi aux véhicules suisses. En outre, un petit groupe se prononce contre la renonciation au contrôle du détecteur de remorque ainsi que contre la renonciation à la perception d'émoluments pour les rappels dans le champ d'application de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

## 1 Condensé

### 1.1 Contexte

L'art. 85, al. 1, Cst. 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<sup>1</sup> et l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds<sup>2</sup>. La perception effective de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a commencé le 1<sup>er</sup> janvier 2001. La redevance est perçue sur les véhicules de transport d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes et s'applique à tous les véhicules suisses et étrangers sur l'ensemble du réseau routier public.

### 1.2 Contenu du projet

La perception de la redevance s'est déroulée quasiment sans problème depuis son introduction. Cependant, il s'est avéré qu'il existait un besoin d'amélioration dans certains domaines. C'est la raison pour laquelle un certain nombre de modifications ont déjà été mises en œuvre le 1<sup>er</sup> avril 2008 et le 1<sup>er</sup> mars 2016,

La révision maintenant prévue vise à intégrer dans l'ORPL les dispositions concernant les systèmes de saisie interopérables (service européen de télépéage, SET [European Electronic Toll Service]). La perception de la redevance sur les véhicules étrangers s'en trouvera simplifiée. 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 interopérable pour la saisie et la déclaration de la RPLP et qui s'acquittera pour eux de leurs obligations de paiement. Les modifications envisagées sont les suivantes:

- conditions auxquelles une personne assujettie à la redevance peut mandater un prestataire du SET;
- conditions d'agrément des prestataires du SET et obligations correspondantes;
- devoirs de la personne assujettie à la redevance qui mandate un prestataire du SET;
- taxation et facturation de la redevance lorsqu'un prestataire du SET est mandaté;
- déclaration relative à la remorque ou à la semi-remorque pour les véhicules équipés d'un système de saisie interopérable (SET);
- intégration du SET et des prestataires de cartes de carburant dans l'ordonnance sur le traitement des données dans l'AFD<sup>3</sup>, en cours de révision.

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. Il s'agit essentiellement des éléments suivants:

- moyens d'identification électroniques en cas de dispense de l'obligation de monter l'appareil de saisie, lequel ne sera plus remis;
- facturation des appareils de saisie propriété de l'Administration fédérale des douanes (AFD);

---

<sup>1</sup> Loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, LRPL; RS 641.81)

<sup>2</sup> Ordonnance du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, ORPL; RS 641 811)

<sup>3</sup> Ordonnance du 4 avril 2007 sur le traitement des données personnelles dans l'Administration fédérale des douanes (ordonnance sur le traitement des données dans l'AFD; RS 631.061)

- plus de nécessité 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;
- 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;
- perception de la redevance sur les véhicules suisses: la possibilité d'établir des décisions de taxation provisoire est supprimée;
- intérêts: le calcul se fera à l'avenir sur la base de l'ordonnance du DFF sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur;
- perception de la redevance sur les véhicules étrangers: possibilité de payer la redevance au moyen d'une carte de carburant;
- 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, laquelle nécessite l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur; cet indice sera à l'avenir établi par l'AFD;
- 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'a pas d'effet suspensif n'est pas fondé en droit.

## 2 Déroulement de la consultation

La procédure de consultation a été ouverte le 22 juin 2017 et a duré jusqu'au 9 octobre 2017.

Ont été invités à y participer les cantons, la Principauté de Liechtenstein, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne œuvrant au niveau national, les associations faîtières de l'économie œuvrant au niveau national, ainsi que d'autres associations et institutions. Au total, 78 parties prenantes ont été invitées à participer à la consultation.

## 3 Méthode d'évaluation

Un compte rendu des réponses figure sous chiffre 4.1 ci-après. En raison du faible nombre de commentaires, les avis reçus concernant les différentes questions sont reproduits intégralement (ch. 4.2 ss). Pour chaque question posée, on analyse dans une première partie la manière dont les catégories de participants ont répondu. Dans une seconde partie, les avis originaux sont reproduits. Les avis identiques ont été résumés.

Tous les avis reçus peuvent être intégralement consultés sur le portail du Gouvernement suisse<sup>4</sup>.

## 4 Résumé des avis exprimés lors de la consultation

Ont participé à la consultation 24 cantons, 1 parti politique, 4 associations faîtières de l'économie œuvrant au niveau national, 3 associations routières ainsi que 4 autres organisations et milieux intéressés. Sur les 36 lettres reçues, 20 contiennent des considérations concrètes concernant le projet.

Les participants à la consultation ressortent du chiffre 5.

---

<sup>4</sup> [www.admin.ch](http://www.admin.ch) Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées

#### **4.1 Attitude générale envers le projet**

Les participants à la consultation sont majoritairement favorables au projet.

Aucun des cantons (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH) ne s'oppose en principe au projet. Une majorité des cantons soutient expressément les diverses adaptations de l'ORPL.

Personne parmi les partis politiques, les associations faitières de l'économie œuvrant au niveau national, les associations routières ainsi que les organisations et les autres milieux intéressés ne s'oppose au projet. L'industrie insiste sur le fait que l'adaptation de l'ORPL ne doit engendrer ni augmentation de tarif ni coûts supplémentaires.

##### **4.1.1 Reprise des dispositions relatives au SET**

Les participants font remarquer que la reprise des dispositions relatives au SET devrait introduire une simplification de la perception de la redevance pour les véhicules étrangers et donc un processus efficient, tant moderne que fonctionnel. L'harmonisation des processus est également soutenue; tout cela servira les nécessités économiques des transporteurs et des autorités.

Une minorité des participants (*es, CICDS*) souhaite que les dispositions relatives au SET ne soient pas limitées, dans un premier temps, aux véhicules étrangers, mais qu'elles soient également applicables aux véhicules suisses. Compte tenu de leurs conditions d'exploitation, les entreprises de transport doivent avoir la possibilité de choisir un système optimal pour elles. La reprise des dispositions relatives au SET dans l'ORPL n'est refusée par personne.

##### **4.1.2 Renonciation au contrôle du détecteur de remorque de l'appareil de saisie**

La majorité des partisans de cette mesure voit dans la future renonciation au contrôle du détecteur de remorque de l'appareil de saisie une décharge pour les offices de la circulation routière.

Les deux participants s'opposant à cette mesure (*SZ, VS*) partent du principe que les autorités subiront une perte de contrôle et encourront certains risques (manipulation du détecteur de remorque, erreur de fonctionnement, restriction de la transmission des données numériques).

##### **4.1.3 Calcul des intérêts (pour le montant de redevance en suspens) sur la base de l'ordonnance du DFF sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur**

Le peu de participants qui se sont exprimés à ce sujet font remarquer que l'harmonisation des taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur au sein du Département fédéral des finances (DFF) est pertinente et compréhensible, et qu'elle apporte un allègement administratif. Le seul point de discussion est le montant minimal fixé à 100 francs, que d'aucuns trouvent trop élevé (*PS, ATE*).

Personne ne s'oppose à l'orientation nouvelle du calcul des intérêts.

##### **4.1.4 Détermination de l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur par l'AFD**

Le peu de participants (*BE, BS, SH, VD, es, USAM*) qui se sont exprimés à ce sujet pensent qu'il est judicieux que l'AFD établisse dorénavant l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur, tant que la fiabilité de l'indice peut être garantie.

Personne ne se prononce contre la nouvelle réglementation.

##### **4.1.5 Renonciation à la perception d'émoluments en cas de rappels dans le champ d'application de l'ORPL**

La majorité des participants à la consultation approuve la renonciation à la perception d'émoluments en cas de rappels. Les participants (*BL, GR, VD, es, USAM, ASTAG*) qui se sont

exprimés à ce sujet regrettent certes un manque à gagner, mais le juge compréhensible, car seuls les émoluments exclusivement en rapport avec la RPLP perçus par l'administration des douanes seraient abandonnés. En outre, cet abandon réduirait la charge de travail des entreprises de transport et de l'AFD.

Les participants à la consultation (SZ, UR, PS, ATE, UTP) qui sont contre cette mesure font remarquer que des émoluments de rappel sont conformes au principe de causalité. L'établissement d'un rappel est lié à de nombreuses charges, qui doivent être compensées. Un abandon des émoluments de rappel constituerait une incitation inopportune.

## 4.2 Vue d'ensemble des avis concernant les questions posées

Les chapitres ci-après se réfèrent aux questions concrètement posées dans le cadre de la consultation, qui sont à chaque fois citées.

### 4.2.1 Question 1

#### 4.2.1.1 Énoncé

<p><b>Approuvez-vous l'intégration dans l'ORPL des dispositions relatives à un service européen de télépéage (SET)?</b>  <i>(Art. 13a, 26a à 26e [nouveaux])</i></p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Pas d'avis / pas concerné</p> <p>Remarques:</p>
--

#### 4.2.1.2 Évaluation

Classification générale	Oui	Non	Pas d'avis
1 Cantons	20	0	4
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0
3 Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	3	0	1
4 Associations routières	3	0	0
5 Autres organisations et milieux intéressés	4	0	0
<b>Résultat global</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>5</b>

Sur les 24 cantons,

- 20 cantons (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD) approuvent, et
- 4 cantons (GE, OW, VS, ZH) renoncent à donner leur avis.

Le PS approuve.

Sur les 4 associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national,

- 3 associations (es, USS, USAM) approuvent, et
- 1 association (ASSL) renonce à s'exprimer sur ce point.

Les 3 associations routières (ASTAG, ATE, UTP) approuvent.

Les 4 autres organisations et milieux intéressés (CP, FER, CICDS, Swisscofel) approuvent.

#### 4.2.1.3 Les avis dans le détail

BS, BE, SO, SZ font remarquer que cela permettrait de simplifier la perception de la redevance pour les véhicules étrangers. L'harmonisation des processus et la mise en œuvre de toutes les modifications requises pour ce faire sont en outre saluées. BS, SZ ajoutent que les réglementations prévues doivent être appropriées et modernes et qu'il soit tenu compte des nécessités économiques des transporteurs et de l'administration. BS ajoute qu'il faudrait saisir cette occasion pour introduire une procédure uniforme en matière de redevance, ce qui pourrait grandement faciliter le processus et permettrait d'engager les ressources pour d'autres tâches. Il convient toutefois de souligner que la police cantonale devra toujours avoir accès aux données concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Ces données étant indispensables pour les enquêtes de police et pénales. Il faut donner la possibilité au prestataire du SET de transmettre les données à l'AFD et continuer de garantir l'interrogation des données par la police (au moyen de l'assistance administrative). En tant qu'autorité d'exécution de l'OTR<sup>5</sup>, il faut que le canton ait accès aux données concernant la redevance sur le trafic des poids lourds, car ces indications sont indispensables pour d'éventuelles investigations.

TI ajoute que bien que la Suisse ne soit pas tenue de reprendre le règlement 2004/52/CE<sup>6</sup> (concernant l'interopérabilité) – car elle ne fait ni partie de l'UE ni de l'EEE – elle doit tout de même garantir l'interopérabilité. Le canton est convaincu de l'adaptation nécessaire. La perception actuelle de la redevance est compliquée, et les formalités retardent les échanges de marchandises à la frontière. L'adaptation proposée et les modifications simplifient la perception de la redevance (par rapport aux véhicules étrangers) et n'ont pas d'impact sur le canton. Celui-ci est convaincu que les procédures présentées induiront des coûts plus bas pour le canton.

GR est d'avis que l'adaptation de l'ORPL sert en premier lieu à simplifier la perception de la redevance pour les véhicules étrangers. Le traitement des véhicules concernés à la frontière pourrait être ainsi accéléré et l'AFD pourrait être déchargée sur le plan administratif.

Le PS fait remarquer que 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 complexe. L'adaptation proposée permet une saisie plus simple et correspond aux évolutions technologiques qui conduisent à un système plus efficace.

es, CICDS soulignent que l'interopérabilité avec le SET de l'UE correspond à la suppression d'une «entrave au commerce» dans le transport des marchandises. Cela génère notamment des externalités positives sur l'ensemble du trafic routier (par ex. dédouanement accéléré à la frontière). D'un point de vue économique, il convient de saluer les nouvelles dispositions, car elles augmentent l'interopérabilité entre la RPLP et le SET et permettent ainsi une perception de la redevance plus efficace pour les véhicules étrangers. En même temps, la perception d'émoluments via un prestataire du SET de l'économie privée constitue en principe une solution simple, axée sur la concurrence. Toutefois, dans un tel modèle, les critères d'admission de l'AFD pour des prestataires du SET devraient être en principe de nature à ce que la concurrence entre eux ne soit pas retreinte. CICDS ajoute qu'il faut viser la pleine convergence d'un SET fonctionnel et de la RPLP dans le cadre de la conception RPLP III (2024). Le SET devrait cependant avoir fait ses preuves au préalable dans une phase pilote de cinq ans avec d'éventuels réajustements.

---

<sup>5</sup> Ordonnance du 19 juin 1995 sur la durée du travail et repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1; RS 822.221)

<sup>6</sup> Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relative à l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté

L'USAM constate que la perception de la redevance est simplifiée pour les véhicules étrangers et que l'interopérabilité est augmentée. Dans le cadre du SET, les transporteurs étrangers sont autorisés à recourir aux services d'un intermédiaire (prestataire du SET), qui met à leur disposition un appareil de saisie interopérable pour la saisie et la déclaration de la RPLP et qui s'acquitte pour eux de leurs obligations de paiement. On attend de ce fait des économies en matière de coûts et une augmentation de l'efficacité de l'ensemble du système de saisie par une réduction de la bureaucratie. Il faut dès lors renoncer dans les prochaines années à toute augmentation de tarif en matière de RPLP.

L'ATE souligne que l'intégration du SET est une conséquence logique de l'évolution technologique, qui simplifiera la perception de la RPLP. Comme les tarifs restent inchangés, le transit par la Suisse ne serait pas plus attractif, car d'autres facteurs sont déterminants pour le choix du trajet.

L'ASTAG prend connaissance du fait que le SET poursuit des objectifs corrects et importants, car l'administration sera plus efficace et, partant, la charge de travail va diminuer.

CP, FER sont satisfaits que la Confédération est prête à utiliser, sous la forme du SET, les moyens technologiques mis à disposition par l'UE. Cela va faciliter la perception de la RPLP. FER est d'avis que le SET poursuit des objectifs corrects et importants, qui vont permettre une gestion plus efficace. CP souligne que la forme de la preuve doit être mentionnée à l'art. 26a, al. 2, et à l'art. 26b, al. 1, let. b, ORPL. Ces procédures sont indispensables pour garantir une perception adéquate de la redevance auprès des transporteurs étrangers. Il apparaît donc important de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter des situations équivoques dans ce domaine, voire un traitement inégal par rapport aux transporteurs suisses.

## 4.2.2 Question 2

### 4.2.2.1 Énoncé

<p><b>Approuvez-vous le fait que les dispositions relatives au SET soient limitées, dans un premier temps, aux véhicules étrangers?</b>  <i>(Art. 26a à 26f [nouveau]; commentaire ch. 1.1.3, p. 5)</i></p>		
<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Pas d'avis / pas concerné
Remarques:		

### 4.2.2.2 Évaluation

Classification générale	Oui	Non	Pas d'avis
1 Cantons	20	0	4
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0
3 Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	2	1	1
4 Associations routières	3	0	0
5 Autres organisations et milieux intéressés	3	1	0
<b>Résultat global</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

Sur les 24 cantons,

- 20 cantons (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD) approuvent, et
- 4 cantons (GE, OW, VS, ZH) renoncent à donner leur avis.

Le PS approuve.

Sur les 4 associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national,

- 2 associations (USS, USAM) approuvent,
- 1 association (es) s'oppose, et
- 1 association (ASSL) renonce à donner son avis.

Les 3 associations routières (ASTAG, ATE, UTP) approuvent.

Sur les 4 autres organisations et milieux intéressés,

- 3 organisations et milieux intéressés (CP, FER, Swisscofel) approuvent, et
- 1 organisation (CICDS) s'oppose.

#### 4.2.2.3 Les avis dans le détail

BS fait remarquer qu'en principe on devrait créer un processus le plus uniforme possible, qui lie sur le même plan tant les véhicules suisses que les véhicules étrangers. Cela permettrait une autre simplification dans la procédure en matière de redevance. Toutefois, les arguments du rapport explicatif indiquant que le SET ne doit être appliqué, dans un premier temps, qu'aux véhicules étrangers a convaincu. Comme les appareils de saisie qui sont embarqués dans des véhicules suisses ne seront fonctionnels que jusqu'en 2024 et que le changement de système au SET serait lié à d'autres problèmes, la limitation aux véhicules étrangers apparaît appropriée. S'y ajoute le fait que les appareils de saisie de l'administration des douanes pour les véhicules suisses garantissent une sécurité de saisie plus élevée que ceux proposés par les prestataires du SET. Dans le cas des véhicules étrangers, cela ne présente toutefois aucun risque, car, en raison de l'interdiction du cabotage, ceux-ci représentent un risque plus faible en matière de saisie et la sécurité de saisie est nettement augmentée par l'introduction d'appareils de saisie SET par rapport au système manuel des terminaux de traitement. Les expériences avec les prestataires du SET et les appareils de saisie pourraient à l'avenir être utilisées pour décider si les véhicules suisses devaient également être équipés d'appareils de saisie SET.

TI demande d'examiner les mêmes mesures pour les véhicules immatriculés en Suisse, pour faciliter les courses à l'étranger dans des pays appliquant un système de péage électronique.

Le PS relève qu'il existe une obligation de monter un appareil de saisie pour les véhicules suisses et que la remise de l'appareil de saisie emotach est gratuite. Il n'apparaît pas judicieux 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. Il faut épuiser ce stock, ce que le PS considère comme judicieux. Pour des raisons d'efficacité, une nouvelle génération d'appareils devrait toutefois être développée ou acquises en coopération/coordination avec l'UE.

es relève que, du point de vue économique, une liberté de choix devrait d'emblée exister pour les entreprises suisses. Cela tant pour le choix de la méthode de décompte que pour le choix de l'appareil de saisie. Chaque acteur suisse du marché devrait pouvoir choisir librement le système optimal pour lui sur la base de ses conditions d'exploitation. Si, par exemple, une entreprise de logistique fait des trajets principalement à l'étranger et est ainsi déjà familiarisée avec le SET, les processus pourraient être simplifiés pour cette entreprise si elle pouvait également effectuer en Suisse le décompte de péage via le système européen (même si elle devait elle-même payer l'acquisition du matériel, contrairement à l'appareil RPLP). D'un autre côté, il y a certaines réserves techniques au sein de la branche à l'égard

de l'appareil de saisie du SET qui affiche toujours la limite de poids maximum autorisée en tant que «programmation de base», ce qui rend non attractive l'utilisation du parc de véhicules dans certaines compositions. Dans l'appareil RPLP, il n'y a pas de tel pré réglage; le poids déterminant doit être saisi, ce que la branche considère comme un avantage. Dans ce sens, l'appareil de saisie RPLP devrait rester une option en tant que variante plus flexible sur le plan technique. Par ailleurs, il s'agira de maintenir cette flexibilité lors de l'acquisition de nouveaux appareils après 2024.

L'USAM se pose la question suivante: que faut-il comprendre par «dans un premier temps» dans le rapport, en lien avec une non-utilisation du SET pour les véhicules suisses? Comme il existe une obligation de saisie pour les véhicules suisses et que l'appareil de saisie emotach est fourni gratuitement, il n'y a actuellement pas lieu de renvoyer les transporteurs suisses au système SET. Cela engendrerait des coûts (par ex. pour des adaptations informatiques). Les appareils emotach sont prévus pour fonctionner jusqu'en 2024. À long terme et après examen des expériences avec le SET, il pourrait être cependant judicieux de rendre disponible le SET pour les véhicules suisses également. Il faut démontrer l'utilité aux transporteurs indigènes.

L'ATE exprime le souhait de conserver la technologie actuelle en matière de perception de la RPLP jusqu'à son amortissement en 2024. À long terme, il est important que la Suisse adapte le système de perception de l'UE pour créer des synergies.

ASTAG, Swisscofe/ font remarquer que pour remplacer l'actuel appareil de saisie RPLP emotach, il faudrait évaluer et acquérir un appareil de remplacement qui puisse reprendre toutes les fonctions de l'emotach. Une «programmation de base» sur la limite de poids maximum autorisé (actuellement 40 tonnes) – comme cela est prévu pour le SET et qui ne peut être modifié que par une manipulation de l'appareil – est inopportune pour les détenteurs suisses de véhicules en raison des différents types d'utilisation de véhicules, remorques et semi-remorques.

Le CICDS se pose la question suivante: pourquoi des entreprises suisses n'ont pas la possibilité d'effectuer le décompte de péage au moyen du SET? Des structures parallèles existent déjà avec la nouvelle réglementation. Coop par exemple n'effectue pas ou que peu de transports à l'étranger. En revanche, pour un transporteur suisse qui circule souvent à l'étranger et qui utilise déjà le SET, un décompte de péage uniforme amènerait des processus de travail plus simples.

### 4.2.3 Question 3

#### 4.2.3.1 Énoncé

**Approuvez-vous le fait que les autorités cantonales d'exécution ou les entreprises ou organisations habilitées à effectuer un contrôle subséquent des appareils de saisie ne contrôlent plus le détecteur de remorque de l'appareil de saisie lors des contrôles périodiques du véhicule (abrogation de la disposition)?**

(Art. 16, al. 4)

Oui

Non

Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

#### 4.2.3.2 Évaluation

Classification générale	Oui	Non	Pas d'avis
1 Cantons	18	2	4
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0
3 Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	2	0	2
4 Associations routières	3	0	0
5 Autres organisations et milieux intéressés	4	0	0
<b>Résultat global</b>	<b>28</b>	<b>2</b>	<b>6</b>

Sur les 24 cantons,

- 18 cantons (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SH, SO, TI, UR, VD) approuvent,
- 2 cantons (SZ, VS) s'opposent, et
- 4 cantons (BS, NW, OW, ZH) renoncent à donner leur avis.

Le PS approuve.

Sur les 4 associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national,

- 2 associations (es, USAM) approuvent, et
- 2 associations (USS, ASSL) renoncent à donner leur avis.

Les 3 associations routières (ASTAG, ATE, UTP) approuvent.

Les 4 autres organisations et milieux intéressés (CP, FER, CICDS, Swisscofel) approuvent.

#### 4.2.3.3 Les avis dans le détail

BS salue l'abrogation de la disposition, pour autant qu'un contrôle correct puisse avoir lieu.

GE souligne que cette mesure réduit la charge de travail de l'office de la circulation routière lors des contrôles périodiques des véhicules lourds.

SH fait remarquer que cela n'a quasiment aucune influence sur les contrôles périodiques de véhicules de l'office de la circulation routière.

SG relève que, du point de vue policier, on perd un moyen de contrôle pour éviter des sources d'erreurs et des manipulations.

SZ salue l'abandon du contrôle manuel et l'allègement pour l'autorité d'immatriculation qui en résulte. SZ fait toutefois remarquer qu'une analyse à distance au moyen d'une fonction de surveillance exclusivement électronique/numérique présente des risques; par exemple des erreurs de fonctionnement mécaniques, manipulation du détecteur de remorque ou perturbation de la transmission des données numériques. SZ suggère que le détecteur de remorque de l'appareil de saisie puisse être à l'avenir contrôlé sur le véhicule au moyen de contrôles par sondages manuels. Un contrôle manuel de fonctionnement basé sur des contrôles par épreuves réduit le risque d'erreurs de fonctionnement et d'abus.

VS est d'avis que le contrôle du détecteur de remorque est nécessaire.

Le PS fait remarquer que la fonction de surveillance existante permet une analyse par l'AFD. C'est la raison pour laquelle ce contrôle (qu'il est prévu d'abandonner) ne serait plus nécessaire lors du contrôle périodique du véhicule.

#### 4.2.4 Question 4

##### 4.2.4.1 Énoncé

**Approuvez-vous le fait que les intérêts se calculent, par analogie, sur la base de l'ordonnance du DFF du 11 décembre 2009 sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur<sup>7</sup> et non plus sur celle de l'ordonnance du DFF du 10 décembre 1992 sur l'échéance et les intérêts en matière d'impôt fédéral direct<sup>8</sup>?**

(Art. 25, al. 4 et 5)

Oui

Non

Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

##### 4.2.4.2 Évaluation

Classification générale	Oui	Non	Pas d'avis
1 Cantons	17	0	7
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0
3 Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	3	0	1
4 Associations routières	3	0	0
5 Autres organisations et milieux intéressés	4	0	0
<b>Résultat global</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

Sur les 24 cantons,

- 17 cantons (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, SZ, TI, UR, VD) approuvent, et
- 7 cantons (BS, GE, NW, OW, SH, VS, ZH) renoncent à donner leur avis.

Le PS approuve.

Sur les 4 associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national,

- 3 associations (es, USS, USAM) approuvent, et
- 1 association (ASSL) renonce à donner son avis.

Les 3 associations routières (ASTAG, ATE, UTP) approuvent.

Les 4 autres organisations et milieux intéressés (CP, FER, CICDS, Swisscofel) approuvent.

<sup>7</sup> RS 641.207.1

<sup>8</sup> RS 642.124

#### 4.2.4.3 Les avis dans le détail

GR considère que l'harmonisation des taux de l'intérêt rémunérateur et de l'intérêt moratoire au sein du DFF est judicieuse et compréhensible. La perte d'intérêts annuelle de quelque 15 000 francs net est marginale et négligeable au vu de l'allégement administratif que cela procure à l'AFD.

Le PS fait remarquer que le montant minimal pour l'application des taux d'intérêts devrait être réduit de façon substantielle.

es souligne que cette adaptation est saluée notamment d'un point de vue institutionnel, de même que l'introduction d'un montant minimal pour les intérêts moratoires qui est y liée, ce qui permet un allégement administratif.

L'ATE est d'avis que le montant minimal pour l'application des intérêts devrait cependant être baissé à 50 francs.

L'ASTAG prend connaissance du fait que les entreprises suisses de transport n'auront pas de coûts supplémentaires à supporter, et que ces coûts baisseraient même de façon minime.

#### 4.2.5 Question 5

##### 4.2.5.1 Énoncé

<p><b>Approuvez-vous le fait que ce soit désormais l'Administration fédérale des douanes qui établisse l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur, en s'appuyant sur les données de l'Administration fédérale des finances et de l'Office fédéral de la statistique?</b> (Art. 40, al. 5)</p>		
<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Pas d'avis / pas concerné
Remarques:		

##### 4.2.5.2 Évaluation

Classification générale	Oui	Non	Pas d'avis
1 Cantons	19	0	5
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	1	0	0
3 Associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national	2	0	2
4 Associations routières	3	0	0
5 Autres organisations et milieux intéressés	4	0	0
<b>Résultat global</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>7</b>

Sur les 24 cantons,

- 19 cantons (AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SH, SG, SO, SZ, TI, UR, VD) approuvent, et
- 5 cantons (GE, NW, OW, VS, ZH) renoncent à donner leur avis.

Le PS approuve.

Sur les 4 associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national,

- 2 associations (USS, USAM) approuvent, et
- 2 associations (es, ASSL) renoncent à donner leur avis.

Les 3 associations routières (ASTAG, ATE, UTP) approuvent.

Les 4 autres organisations et milieux intéressés (CP, FER, CICDS, Swisscofel) approuvent.

#### 4.2.5.3 Les avis dans le détail

BE, BS, SH sont d'avis qu'il est judicieux que l'administration des douanes établisse l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur en s'appuyant sur les données de l'Administration fédérale des finances et de l'Office fédéral de la statistique, puisque l'Administration fédérale des contributions ne détermine plus depuis quelques années ledit indice total des impôts sur les véhicules à moteur.

BE ajoute que l'indice est utile pour la comparaison fiscale intercantonale. BS fait encore remarquer que cela peut se faire comme cela est proposé ou par une autre voie.

VD se déclare d'accord, à condition que cela n'ait pas de conséquences négatives sur le calcul du montant qui est dévolu au canton. Sur la base du rapport, il n'est pas possible d'évaluer de possibles répercussions. L'administration des douanes doit s'assurer qu'elle dispose des chiffres exacts relatifs aux impôts sur les véhicules à moteur.

es souligne que tant que la fiabilité de l'indice est garantie, il est sans importance pour l'économie de savoir qui est responsable de l'établissement au sein de l'administration fédérale.

L'USAM demande que la fiabilité soit toujours garantie et que la procédure de relevé ne soit ni plus compliquée ni plus coûteuse.

#### 4.2.6 Question 6

##### 4.2.6.1 Énoncé

**Approuvez-vous le fait que l'Administration fédérale des douanes ne perçoive plus d'émoluments pour les rappels dans le champ d'application de la LRPL?**

(Art. 45, al. 4)

Oui

Non

Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

##### 4.2.6.2 Évaluation

Classification générale	Oui	Non	Pas d'avis
1 Cantons	15	2	7
2 Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	0	1	0
3 Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national	2	0	2
4 Associations routières	1	2	0
5 Autres organisations et milieux intéressés	4	0	0
<b>Résultat global</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>9</b>

Sur les 24 cantons,

- 14 cantons (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SG, SO, TI, VD) approuvent,
- 2 cantons (SZ, UR) s'opposent, et
- 7 cantons (BS, GE, NW, OW, SH, VS, ZH) renoncent à donner leur avis.

Le PS s'oppose.

Sur les 4 associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national,

- 2 associations (es, USAM) approuvent, et
- 2 associations (USS, ASSL) renoncent à donner leur avis.

Sur les 3 associations routières,

- 1 association (ASTAG) approuve, et
- 2 associations (ATE, UTP) s'opposent.

Les 4 autres organisations et milieux intéressés (CP, FER, CICDS, Swisscofel) approuvent.

#### 4.2.6.3 Les avis dans le détail

BL fait remarquer que l'utilisation de médias électroniques ou de systèmes mis à disposition des clients par des institutions (banques) permet d'observer l'échéance des obligations de paiement; cela également pour des paiements périodiques lorsque l'ordre ad hoc a été créé dans le système. À l'instar du service des automobiles, l'administration des douanes pourrait mettre en place un traitement des rappels électronique, et percevoir sans engagement de personnel un émolument forfaitaire couvrant les coûts de matériel informatique et de logiciels. Pour les clients réguliers et/ou pour le paiement via facture électronique, les émoluments de rappel peuvent être liés aux autres paiements. Le nombre de rappels envoyés est cependant décisif pour l'évaluation; le service des automobiles n'en a pas connaissance. Le fait que les émoluments de rappel soient perçus comme des amendes est un sentiment individuel et subjectif des clients, qui perçoivent éventuellement de leur côté également des émoluments de rappel et qui sont disposés aussi à les acquitter auprès d'institutions privées (téléphone, etc.) en renonçant à toute réclamation.

GR est d'avis que le manque à gagner à cause de l'abandon des émoluments de rappel est certes regrettable. Mais il est compréhensible que les émoluments de rappel perçus par l'AFD exclusivement en rapport avec la RPLP doivent être abandonnés. On peut ainsi éliminer un point de conflit essentiel avec les clients, et l'AFD en sera considérablement allégée.

SZ relève que l'abandon des émoluments de rappel pour la RPLP et le manque à gagner de quelque 0,8 million qui y est lié suscitent l'incompréhension. En vertu du principe de causalité et du principe d'exécution, les prestations fournies par l'État doivent être payées dans les délais. Un report de paiement induit des charges supplémentaires pour l'administration, qui doivent être compensées par le commanditaire. Il y a en outre le risque, par un assouplissement supplémentaire de la politique en matière d'émoluments de rappel à l'AFD, de dégrader la morale de paiement de la clientèle. La justification que l'abandon des émoluments de rappel n'engendre que des diminutions de recettes marginales est bien exposée clairement par rapport à la totalité des recettes de la RPLP; elle ne peut toutefois être utilisée comme motif pour les charges supplémentaires répercutées sur l'État en cas de report de paiement. On ne peut pas non plus faire valoir l'argument selon lequel les émoluments de rappel engendrent des conflits avec les clients. La relation avec la clientèle est une composante importante pour chaque perception d'impôt; cela ne doit toutefois pas être l'occasion d'un transfert de charges sur le domaine public. La perception des émoluments de rappels pour la RPLP doit subsister, et il faut l'étendre à l'ensemble du domaine douanier dans le cadre de l'égalité de traitement. UR relève également à ce sujet que les émoluments de rappel sont équitables au niveau de la causalité; l'établissement d'un rappel est lié à des charges qui doivent être compensées. Il ne faudrait donc pas renoncer de manière générale à la perception d'émoluments de rappel.

VD part du principe que cela pourrait simplifier la perception et l'encaissement de la RPLP ainsi que les décisions concernant les retraits de plaques de contrôle pour non-paiement de la RPLP, le client se sentant dans une meilleure position.

Le PS souligne que même si la RPLP est la seule redevance perçue par l'AFD qui donne lieu à la perception d'émoluments de rappel, il ne faut pas supprimer l'émolument de rappel tel

que cela est proposé. Les factures doivent être payées ponctuellement et les prestations kilométriques doivent être déclarées dans les délais.

es relève que l'adaptation est jugée très positive; elle réduit les charges non seulement pour les entreprises, mais aussi pour l'AFD et évite des temps morts coûteux, comme par exemple des factures d'émoluments qui s'accumulent.

L'USAM soutient l'abandon des émoluments, car ceux-ci engendrent des inconvénients et des charges supplémentaires, tant pour l'AFD que pour les transporteurs.

Il apparaît important à l'ATE que des factures doivent être payées dans le délai prescrit.

L'ASTAG prend connaissance du fait qu'il n'y aura pas de frais supplémentaires pour les entreprises de transport suisses, et que ces frais pourraient même faiblement diminuer.

L'UTP souligne que pour les diminutions de recettes s'agissant des émoluments de rappel, il faut savoir où les recettes disparaissent. Une diminution des recettes de la RPLP pour le fonds d'infrastructure ferroviaire de 760 000 francs ne peut pas être qualifiée de marginale. Il existe le risque d'un système d'incitation erroné, ce qui affaiblit la capacité de concurrence du transport des marchandises à travers les Alpes par le rail. C'est pour cela qu'il faut maintenir l'émolument.

### 4.3 Autres avis

FR propose, qu'à la prochaine occasion, la Confédération devrait réfléchir à une possible compensation de la redevance pour les véhicules à propulsion électrique. Par le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour les véhicules utilisés dans le trafic relevant de la concession, on inciterait à acquérir des véhicules munis d'un moteur à combustion en lieu et place de véhicules à propulsion électrique. Cela est contraire à la politique énergétique 2050.

GE souligne que les adaptations proposées ont des conséquences ponctuelles sur les activités du canton. L'octroi de l'effet suspensif en cas de recours contre des décisions cantonales semble équitable.

GR est d'avis que les cantons peuvent miser en principe sur des recettes RPLP équivalentes. Ils obtiennent même ponctuellement des allègements administratifs, ce qui est à saluer.

SZ relève que la charge pour le traitement de demandes concernant les véhicules de leasing soumis à la redevance forfaitaire était marginale.

L'ASSL fait part de sa satisfaction quant au fait que la responsabilité solidaire pour la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds est supprimée. En revanche, le résultat du recouvrement de reliquats de la RPLP pourrait être nettement amélioré si l'AFD remettait aux sociétés de leasing qui n'ont pas déclaré l'opération de leasing auprès de l'AFD avant la conclusion du contrat des informations sur d'éventuels reliquats du preneur de leasing, lorsqu'une procuration et une déclaration de consentement du preneur de leasing à cet effet sont disponibles. Cela n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui. La société de leasing demanderait cependant de suite au preneur de leasing, même sans annonce préalable du contrat de leasing, d'acquitter les impayés sous la menace que le contrat de leasing soit sinon résilié. Si cela est fait, elle pourrait quand même se départir de la responsabilité solidaire pour de futurs montants de RPLP. Dans la plupart des cas, la pression sur le preneur de leasing serait augmentée, pour qu'il remplisse ses obligations de paiement à l'égard de la DGD. Il serait donc dans l'intérêt de l'AFD, en présence d'une procuration et d'une déclaration de consentement, de donner également des informations sur des reliquats si le contrat de leasing n'a pas été déclaré avant sa conclusion.

es relève que la Confédération et le Parlement reconnaissent la nécessité d'une modernisation de l'ensemble de l'AFD et qu'ils ont déjà mis à disposition des ressources correspondantes pour la mise en œuvre du programme DaziT. Dans ce sens, on salue le fait qu'au moyen d'une modification de l'ORPL, on devrait simplifier le dédouanement du trafic routier

des poids lourds. Une augmentation de l'efficacité et des réductions de coûts pour l'administration devraient également profiter aux entreprises. Il faut éviter des augmentations de tarif pour la RPLP.

L'USAM attend des économies en matière de coûts et une augmentation d'efficacité de l'ensemble du système de saisie par le fait de réduire la bureaucratie. L'USAM demande donc de renoncer ces prochaines années à toute augmentation des tarifs de la RPLP. À moyen terme, les entreprises suisses doivent avoir la liberté de choix de système et pouvoir opter pour celui qui couvre au mieux leurs besoins.

L'ASTAG, FER prennent connaissance du fait que les modifications proposées n'entraîneront pas d'adaptations de tarif. FER ajoute que qu'il n'y aura pas de coûts supplémentaires pour les entreprises de transport suisses.

Le CP fait remarquer qu'il approuve toujours le fait d'introduire des simplifications.

## 5 Annexe I

### Liste des cantons, partis, associations et organisations ayant pris part à la consultation

#### Cantons

1. à 24. AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZH

#### Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

25. Parti socialiste suisse PS

#### Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne

---

#### Associations faîtières de l'économie œuvrant au niveau national

26. economiesuisse – Fédération des entreprises suisses es  
27. Union suisse des arts et métiers USAM  
28. Union syndicale suisse USS  
29. Association suisse des sociétés de leasing ASSL

#### Associations routières

30. Association suisse des transports routiers ASTAG  
31. Union des transports publics UTP  
32. Association transports et environnement ATE

#### Autres

33. Centre Patronal CP  
34. Fédération des Entreprises Romandes FER  
35. Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse CICDS  
36. Association suisse du commerce fruits, légumes et pommes de terre Swisscofel

## 6 Annexe II

### Questions aux participants à la procédure de consultation

Les participants à la procédure de consultation sont priés de donner leur avis sur le présent questionnaire, qui est également disponible au format Word.

#### Avis déposé par:

Canton:  Parti:  Association, organisation:  Autres:

Nom:

Adresse:

### Modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)

Approuvez-vous l'intégration dans l'ORPL des dispositions relatives à un service européen de télépéage (SET<sup>1</sup>)?

(Art. 13a, 26a à 26f [nouveaux])

OUI  NON  Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

Approuvez-vous le fait que les dispositions relatives au SET soient limitées, dans un premier temps, aux véhicules étrangers?

(Art. 26a à 26f [nouveau]; commentaire ch. 1.1.3, p. 5)

OUI  NON  Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

Approuvez-vous le fait que les autorités cantonales d'exécution ou les entreprises ou organisations habilitées à effectuer un contrôle subséquent des appareils de saisie ne contrôlent plus le détecteur de remorque de l'appareil de saisie lors des contrôles périodiques du véhicule (abrogation de la disposition)?

(Art. 16, al. 4)

OUI  NON  Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

---

<sup>1</sup> European Electronic Toll Service

Approuvez-vous le fait que les intérêts se calculent, par analogie, sur la base de l'ordonnance du DFF du 11 décembre 2009 sur les taux de l'intérêt moratoire et de l'intérêt rémunérateur<sup>2</sup> et non plus sur celle de l'ordonnance du DFF du 10 décembre 1992 sur l'échéance et les intérêts en matière d'impôt fédéral direct<sup>3</sup>?

(Art. 25, al. 3 et 4)

OUI

NON

Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

Approuvez-vous le fait que ce soit désormais l'Administration fédérale des douanes qui établisse l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur, en s'appuyant sur les données de l'Administration fédérale des finances et de l'Office fédéral de la statistique?

(Art. 40, al. 5)

OUI

NON

Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

Approuvez-vous le fait que l'Administration fédérale des douanes ne perçoive plus d'émoluments pour les rappels dans le champ d'application de la LRPL?

(Art. 45, al. 4)

OUI

NON

Pas d'avis / pas concerné

Remarques:

Autres remarques?

Veillez adresser le questionnaire dûment complété à:

[lsvaausland@ezv.admin.ch](mailto:lsvaausland@ezv.admin.ch)

ou à l'adresse suivante:

Direction générale des douanes  
Section RPLP véhicules étrangers, RPLF, vignette  
Monbijoustrasse 91  
3003 Berne