



Loi fédérale relative à la redevance pour l'utilisation des routes nationales (LURN)

Rapport sur les résultats de la procédure de
consultation

Table des matières

Condensé	3
Liste des abréviations	4
1 Contexte	5
2 Déroulement de la consultation	5
3 Evaluation globale	6
4 Evaluation du système de perception actuel en comparaison avec les variantes examinées	7
«Vignette classique»	7
«e-vignette».....	7
«Vignette à puce»	8
5 Lutte contre les abus	8
6 Remarques concernant les différents articles	8
Art. 2 Champ d'application	8
Art. 4 Exceptions	9
Art. 5 Personnes assujetties à la redevance	10
Art. 6 Montant de la redevance	10
Art. 7 Vignette	11
Art. 8 Période de taxation.....	11
Art. 10 Utilisation du produit de la redevance.....	12
Art. 14 Contraventions.....	12
Art. 17 Prescription.....	13
Art. 18 Exécution.....	13
7 Autres souhaits	14
8 Consultation des avis	14
Annexe: Liste des cantons, partis, associations et organisations ayant participé à la consultation.....	15

Condensé

Avec la loi fédérale relative à la redevance pour l'utilisation des routes nationales (LURN), le Conseil fédéral, après avoir examiné diverses variantes, souhaite conserver le système actuel de la « vignette classique ». La majorité des participants à la consultation a salué le maintien de l'ancien système, mais certains groupes consultés réclament la poursuite du projet de l'« e-vignette ». En revanche, la majorité s'oppose à l'introduction d'une vignette de courte durée.

La lutte contre les abus, qui doit être fondée sur des caractéristiques de sécurité améliorées et des contrôles renforcés, reçoit également un accueil favorable. La possible externalisation de l'activité de contrôle en cas de faibles ressources en personnel est critiquée par certains. Certains groupes consultés pensent que l'externalisation devrait être élargie aux cantons, tandis que d'autres estiment que la répression des délits incombe en premier lieu à l'Etat et qu'elle ne devrait donc pas être dévolue à des tiers. L'augmentation des amendes de 100 à 200 francs est approuvée par la majorité. En revanche, certains participants estiment qu'il est exagéré de considérer la manipulation de la vignette comme un délit.

Liste des abréviations

ACS	Automobile Club de Suisse
aCst.	ancienne Constitution fédérale du 29 mai 1874, remplacée par la Constitution fédérale du 18 avril 1999
AFD	Administration fédérale des douanes
asa	Association des services des automobiles
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de circulation routière de Suisse et de la principauté de Liechtenstein
CDF	Conférence des directeurs cantonaux des finances
COCRBT	Conférence des officiers de circulation routière Romands/de Berne et du Tessin
Cst.	Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (RS 101)
DFF	Département fédéral des finances
FER	Fédération des Entreprises Romandes
FRS	routesuisse – Fédération routière suisse
FST	Fédération suisse du tourisme
kf	Konsumentenforum
LITRA	Service d'information pour les transports publics
LURN	Loi fédérale relative à la redevance pour l'utilisation des routes nationales
OETV	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)
OURN	Ordonnance sur la vignette autoroutière (RS 741.72)
PDC	Parti démocrate-chrétien suisse
PEV	Parti évangélique suisse
PLS	Parti libéral suisse
PRD	Parti radical-démocratique suisse
PS	Parti socialiste suisse
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SEC Suisse	Société suisse des employés de commerce
SEV	Syndicat du personnel des transports
TCS	Touring Club Suisse
UDC	Union Démocratique du Centre
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
USAM	Union suisse des arts et métiers
USP	Union Suisse des Paysans

1 Contexte

Avant l'entrée en vigueur de la base légale régissant la perception de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (RURN), qui figure à l'art. 86, al. 2, de la nouvelle Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), la perception était directement fondée sur les dispositions détaillées de l'art. 36^{quinquies} de l'aCst. et sur l'ordonnance du 26 octobre 1994 relative à une redevance pour l'utilisation des routes nationales (ordonnance sur la vignette routière, OURN; RS 741.72). L'Administration fédérale des douanes (AFD) est chargée de la perception de la redevance pour l'utilisation des routes nationales depuis son introduction en 1985.

L'élaboration du présent projet de loi répond au mandat constitutionnel de l'art. 164 Cst. prévoyant que toutes les dispositions importantes qui fixent des règles de droit doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale. Ce projet de loi contient en particulier des dispositions relatives à la qualité de contribuable, à l'objet de la redevance et au calcul du montant de la redevance. Les dispositions déjà en vigueur actuellement ont été en grande partie reprises. Des adaptations ont été effectuées principalement dans le domaine des dispositions d'exécution.

Afin que la perception de la redevance demeure possible jusqu'à l'édiction des dispositions citées, les dispositions finales de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1998 relatif à une mise à jour de la Constitution fédérale (RO 1999 2556) ont prolongé la validité des dispositions pertinentes de l'aCst. jusqu'à ce qu'elles soient intégrées dans les dispositions légales correspondantes.

2 Déroulement de la consultation

Le 17 août 2006, le Conseil fédéral a autorisé le DFF à ouvrir la procédure de consultation concernant la loi fédérale relative à la redevance pour l'utilisation des routes nationales (LURN).

La consultation a été effectuée du 6 septembre 2006 au 31 janvier 2007. Les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne, les associations faîtières de l'économie, les organisations de transport ainsi que d'autres associations et institutions (au total 102) ont été invités à se prononcer. 58 participants (annexe 2), qui se répartissent entre les différents groupes suivants, ont exprimé leur avis sur le projet:

- Cantons: 26
- Partis politiques: 7
- Associations faîtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne: 2
- Associations faîtières nationales de l'économie: 3
- Organisations de transport: 8
- Autres: 12

Les participants à la consultation étaient invités à faire part de leur avis sous forme électronique également, cela afin de faciliter le traitement; 24 d'entre eux ont donné suite à cette demande.

3 Evaluation globale

La majorité des participants à la consultation approuve le projet dans ses grandes lignes. Seuls le PS et l'UDC s'opposent à son principe même. Le PS estime que les dispositions proposées ne sont pas suffisamment efficaces. A son avis, le montant de la redevance est bien trop bas et l'argument affirmant qu'il n'est pas nécessaire de procéder à un changement de système n'est pas convaincant. L'UDC propose de renvoyer le projet au Conseil fédéral afin que ce dernier révise sa copie. Il motive son opposition en affirmant que la situation relative aux émoluments et aux redevances en Suisse n'est pas satisfaisante et que la charge est déjà très lourde actuellement et qu'elle ne cesse d'augmenter.

Tous les participants à la consultation estiment qu'il faut prendre des mesures pour lutter contre les abus qui représentent un manque à gagner annuel de 25 à 30 millions de francs en 2003 et de 15 à 20 en 2006 lequel augmentera encore à l'avenir.

La majorité des groupes consultés souhaite conserver la «vignette classique» autocollante malgré les risques d'abus liés au système actuel. Elle considère en effet que le système actuel est avantageux et bien accepté (du moins sur le territoire helvétique). Elle estime également que les abus peuvent être combattus au moyen de nouvelles caractéristiques de sécurité et de contrôles renforcés. La variante «vignette à puce» fondée sur un dispositif monté sur le véhicule est rejetée par l'ensemble des participants à la consultation. En revanche, les avis divergent quant à la variante «e-vignette» visant à enregistrer la plaque de contrôle dans un système d'information. Contrairement à la variante «vignette à puce», la variante «e-vignette» n'est pas rejetée a priori. Une partie des groupes consultés tend même à penser que la variante «e-vignette» représente le système de l'avenir pour la perception de la redevance. Seuls quelques participants (PS, Parti écologiste, SEV, ATE) préconisent un changement de système immédiat de la «vignette classique» à l'«e-vignette».

De l'avis de la plupart des participants à la consultation, l'introduction d'une vignette de courte durée entraînerait de trop grandes charges administratives. Un système prévoyant des vignettes de courte durée moins chères serait en outre difficile à mettre en œuvre et chargerait encore davantage le flux du trafic à la frontière. Au contraire, les partisans de cette solution (cantons d'Uri, de Zoug, Glaris, Soleure, PS, Parti écologiste, SAB, ATE) pensent que l'introduction d'une telle vignette permettrait de réduire considérablement le risque d'abus commis par des conducteurs étrangers.

La majorité des groupes consultés se prononce en faveur de l'augmentation de l'amende de 100 à 200 francs. Le PS, l'ATE, le Parti écologiste et le SEV sont favorables à une amende encore plus élevée.

Les avis divergent quant à la possibilité de transférer le contrôle et la poursuite des contraventions en procédure simplifiée à des organisations privées. Certains participants à la consultation (cantons d'Obwald, de Glaris, d'Appenzell Rhodes-Intérieures, du Jura, PS, PLS, CCCS, Centre Patronal, SEV) rejettent cette idée, estimant que ces tâches incombent en premier lieu à l'Etat. Les cantons de Nidwald, d'Argovie, de Vaud, le PDC ainsi que le TCS considèrent au contraire que le transfert

de ces tâches à des tiers constitue un moyen efficace pour lutter contre les abus. Les cantons de Berne, Lucerne, Genève, l'asa ainsi que la FRS approuvent même l'extension de la norme de délégation afin de permettre aux cantons de transférer cette tâche à des tiers.

4 Evaluation du système de perception actuel en comparaison avec les variantes examinées

Dans une étude de faisabilité menée en 2003, trois variantes ont fait l'objet d'un examen approfondi; elles ont été présentées en 2006 dans le cadre de la consultation publique du projet de loi.

«Vignette classique»

Tous les participants à la consultation, exceptés le PS, le Parti écologiste, le SEV et l'ATE, ont accueilli favorablement la proposition qui vise à maintenir le système actuel de la vignette autocollante («vignette classique»). Ils estiment en effet que cette forme de perception de la redevance sur le trafic routier est bien acceptée en Suisse. De plus, ce système est à la fois simple et avantageux. Telle qu'elle est effectuée de nos jours, la vente est bien organisée. Les partisans de la «vignette classique» attirent cependant l'attention sur le fait qu'il ne faut pas sous-évaluer ni négliger les problèmes posés par le système actuel. Certains participants à la consultation exigent de poursuivre en prévision de l'avenir le projet de l'«e-vignette» malgré le maintien momentané du système actuel.

Le SEV n'a pas pu apporter son soutien à la décision de maintenir le modèle de la «vignette classique». Il ne comprend pas pourquoi il n'est pas possible d'introduire une variante plus moderne eu égard aux moyens techniques actuels.

«e-vignette»

Dans le cas de la variante «e-vignette», la plaque de contrôle est enregistrée dans un système d'information. Cet enregistrement vaut acquisition d'une «vignette virtuelle».

Les cantons de Bâle-Campagne, d'Uri, de Nidwald, du Jura et de Lucerne considèrent clairement l'«e-vignette» comme le système de perception de l'avenir. D'une part, la redevance peut être prélevée avec relativement peu de charges, d'autre part, elle peut être contrôlée facilement. L'introduction de l'«e-vignette» permettrait d'utiliser des formes de distribution plus modernes, de fixer les prix avec davantage de souplesse (fractionnement temporel, différenciation entre motocycles, voitures de livraison, etc.) et d'automatiser les contrôles dans le trafic en mouvement et à la frontière. L'«e-vignette» serait en outre extensible presque sans limite puisque son système se fonde sur l'informatique.

Le PS, le Parti écologiste, le SEV et l'ATE se sont prononcés en faveur d'une introduction de l'«e-vignette» aussi rapide que possible. Ils estiment en effet qu'il s'agit d'un système flexible et extensible. De plus, ce système permet d'introduire des taux de redevance différenciés en fonction des catégories de véhicules. Dans ce contexte, il vaut donc la peine de continuer à développer des systèmes innovants et

écologiques ainsi que de nouvelles voies au moyen de technologies de la télécommunication par satellite par exemple.

Afin que l'avantage offert par une meilleure possibilité de contrôle puisse être entièrement exploité, les partisans de l'«e-vignette» ont encouragé le Conseil fédéral à poursuivre l'objectif de la directive relative à la répression transfrontalière dans l'UE des infractions passibles d'une amende.

Les cantons de Berne, Neuchâtel, Genève ainsi que l'asa ont exigé que les organisations faîtières et les organes d'exécution cantonaux soient le cas échéant intégrés suffisamment tôt dans la planification lors de l'introduction de la variante «e-vignette».

La FRS ainsi que certaines de ses organisations fondatrices (UPSA, ASTAG, ACS et TCS) ont rejeté la variante «e-vignette». Elles estiment que cette variante tend trop fortement à instaurer un Etat de surveillance et de contrôle, en particulier si des caméras numériques fixes, voire mobiles sont utilisées pour contrôler le trafic en mouvement quasiment sans limite dans le temps et dans l'espace.

«Vignette à puce»

La variante «vignette à puce» est fondée sur un dispositif monté sur le véhicule et servant à percevoir la redevance. Différentes variantes de moyens auxiliaires électroniques sont possibles, de l'autocollant à puce qui peut être lu par l'intermédiaire d'un système de radiocommunication numérique de courte portée au compteur de taxation GPS-GSM avec localisation par satellite et télécommunication pour l'enregistrement du kilométrage effectif. Cette variante a été clairement rejetée par l'ensemble des participants à la consultation.

5 Lutte contre les abus

Tous les participants à la consultation qui se sont exprimés sur les mesures proposées pour lutter contre les abus (cantons de Berne, Soleure, Bâle-Campagne, Grisons, Argovie, Vaud, Schwytz, Nidwald, PDC, PS, Parti écologiste, PEV, USAM, TCS, ATE, asa, CDF, kf) pensent que l'assujettissement à la redevance peut être amélioré par la réalisation prévue d'autres caractéristiques de sécurité et par le renforcement des contrôles, notamment dans le trafic transfrontalier.

Les cantons de Zoug, d'Uri, de Glaris et de Soleure ainsi que le PS, le Parti écologiste, le SAB et l'ATE sont d'avis que la création d'une vignette de courte durée permettrait de réduire considérablement les risques d'abus, notamment les abus commis par des conducteurs étrangers.

6 Remarques concernant les différents articles

Art. 2 Champ d'application

Le canton de Lucerne propose d'introduire à l'avenir l'assujettissement à la vignette pour toutes les routes à haut débit. Il pense en effet que des exonérations de

l'assujettissement à la vignette ne feraient qu'insécuriser les usagers et qu'elles seraient en général difficiles à contrôler.

Le canton de Genève demande d'étudier la possibilité d'une exonération au sens de l'art. 2, al. 2, pour les autoroutes de contournement de la ville, puisque le trafic a plus que doublé depuis 1980. Le volume de trafic s'est accru de façon particulièrement inquiétante dans la région de Saint-Julien. Afin d'inciter les automobilistes qui passent la frontière à utiliser plus l'autoroute que les routes principales et secondaires, les autoroutes de contournement de Genève devraient être exonérées de la redevance. Cette mesure permettrait d'améliorer la circulation dans la région de Saint-Julien et de réduire également la pollution de l'air. De plus, ce système permettrait de maintenir à long terme l'exonération des redevances sur l'autoroute française A40 reliant Saint-Julien à Annemasse. De fait, cette exonération pourrait être remise en question lors du renouvellement de la concession en 2015. Si le tronçon de l'autoroute du côté français était soumis à la redevance, le réseau routier genevois serait fortement surchargé.

Le PS et le SEV souhaitent supprimer l'al. 2 dans son entier. Pour des raisons d'égalité de traitement, il faut éviter que des zones frontalières et des tronçons de routes nationales soient exemptés de la vignette. De plus, le PS et le SEV ne comprennent pas pourquoi le Conseil fédéral devrait recevoir la compétence d'abroger l'assujettissement à la vignette sur certaines routes nationales, d'autant plus que l'administration des douanes a la possibilité au sens de l'art. 4, al. 2 et 3, de suspendre l'assujettissement à la redevance dans des cas motivés.

Art. 4 Exceptions

Le PS propose d'abroger l'al. 1, let. a, car l'exception faite pour les véhicules militaires n'est à son avis plus justifiée.

Le canton de Glaris propose d'exonérer de la redevance tous les véhicules de la police signalés comme tels ou non comme le prévoient les let. a, c à l, pour de nombreuses catégories de véhicules civils. L'al. 1, let. b, doit selon ce canton être adapté en conséquence.

La COCRBT est d'avis que l'al. 1, let. b, est formulé de façon trop imprécise. Cet alinéa ne précise pas s'il s'agit exclusivement de véhicules munis de feux bleus et d'avertisseurs à deux sons alternés conformément à l'art. 110, al. 3, de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41) ou s'il s'agit plus généralement des véhicules appartenant à la police, au service du feu ou autres. De plus, l'al. 1, let. b, ne mentionne pas la police ferroviaire contrairement à la protection civile.

Selon la COCRBT, l'al. 1, let. c, devrait être complété avec les termes «*inondations*» et «*pannes*». Elle avance comme argument le fait qu'en été les routes sont souvent inondées à la suite d'orages, ce qui nécessite en plus du service du feu l'intervention d'auxiliaires spécialisés au niveau technique. Durant la saison touristique, les services de dépannage (par exemple TCS ou autres organisations autorisées) sont de même mis à contribution sur demande de la police en cas de pannes de véhicules.

L'UPSA, le PLS et le Centre Patronal proposent de supprimer l'expression «*pour les courses exécutées durant les jours ouvrables*» à l'al. 1, let. l. La réglementation proposée dans le projet de loi ne tient pas suffisamment compte selon eux des spécificités de la branche suisse de l'automobile. Les garagistes organisent souvent

des expositions d'automobiles durant certains week-ends de l'année. L'exonération de l'assujettissement à la vignette ne devrait pas être valable seulement pour les jours ouvrables, mais pour chaque jour de l'année. Cela entraînerait une gestion simple et claire pour les organes de contrôle.

Le canton du Jura constate que l'al. 3 semble être rédigé de manière erronée. A son avis, la formulation ne correspond ni au texte allemand du projet ni au texte français de l'ordonnance actuelle: au lieu de «...ordonne une déviation de tout ou partie de ces routes...», l'expression «...ordonnant une déviation du trafic sur tout ou partie de telles routes...» serait plus adéquate.

Selon le canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures, le groupe des personnes assujetties à la redevance doit être décrit de manière exhaustive dans la loi. Des adaptations ultérieures ne doivent pas être effectuées par la Direction générale des douanes, mais seulement par le législateur au moyen d'une modification de la loi.

Art. 5 Personnes assujetties à la redevance

Certains participants à la consultation (cantons de Berne, Neuchâtel, Valais, Genève et Tessin, FRS et asa) pensent que le fait de compter le détenteur du véhicule au nombre des personnes assujetties à la redevance ne ferait qu'augmenter les charges lors de la détermination des personnes responsables. Cela est particulièrement le cas lorsque le conducteur roule non pas avec son véhicule personnel, mais avec une voiture immatriculée au nom d'une entreprise et qu'il ne veut pas payer lui-même la redevance. Dans cette situation, les autorités devraient effectuer des recherches fastidieuses au sein de l'entreprise pour déterminer quelle est la personne physique assujettie à la redevance et donc pénalement responsable. La réglementation actuelle disposant que seul le conducteur est assujetti à la redevance est davantage adaptée à la pratique.

La CCCS est favorable à l'introduction d'une responsabilité civile subsidiaire, mais propose de formuler l'art. 5 comme suit:

«Est assujetti à la redevance le conducteur du véhicule. Le détenteur répond de la redevance s'il ne donne pas l'identité du conducteur ou que ce dernier n'a pas de domicile fixe en Suisse.»

La CCCS justifie sa proposition en affirmant que la loi doit régler dans quels cas il est possible de faire recours au responsable subsidiaire. Le projet de loi ne montre pas suffisamment quels moyens l'Etat doit mettre en oeuvre pour identifier le conducteur assujetti en premier lieu, avant que l'autorité d'exécution puisse s'adresser au responsable subsidiaire.

Art. 6 Montant de la redevance

Le canton d'Uri recommande d'augmenter le prix de la vignette annuelle de façon significative, car celle-ci est extrêmement avantageuse en comparaison avec les autres Etats européens. Le canton des Grisons, l'ATE, le Parti écologiste et la CDF approuvent cette proposition.

Le canton de Zoug demande de soumettre le montant de la redevance à un examen approfondi et d'en adapter le montant le cas échéant.

Le PS et le SEV réclament une augmentation de la redevance à un montant annuel minimal de 80 francs.

L'UDC propose de doubler le montant de la redevance tout en remboursant le montant sur les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur.

Le canton de Genève estime que la fixation du prix de la redevance dans la loi rendrait difficile une éventuelle adaptation du montant. Dans ce contexte, la COCRBT se demande s'il est vraiment adéquat d'enregistrer un taux si faible dans la loi. Le canton de Schaffhouse pense qu'il faudrait laisser la compétence au Conseil fédéral d'adapter le montant de la redevance au renchérissement. Cette mesure permettrait de ne pas devoir modifier la loi pour chaque adaptation.

Art. 7 Vignette

Le canton du Jura déplore que l'al. 2 - contrairement à l'OURN - ne précise pas l'endroit où la vignette doit être collée. L'art. 6, al. 1, let. a et b, OURN pourrait être directement repris dans la loi sans que le Conseil fédéral doive édicter des dispositions d'exécution, dans lesquelles l'apposition de la vignette en particulier serait réglée.

On a parfois utilisé des feuilles autocollantes pour coller la vignette sur un autre véhicule de façon illégale. Afin que la situation soit tout à fait claire, le canton de Lucerne et la CCS propose donc de compléter l'al. 4 en mentionnant que l'utilisation de feuilles autocollantes est expressément interdite.

Le canton de Zoug propose également d'apporter à l'al. 4 la précision suivante:

«Elle est considérée comme oblitérée:

- b. si elle est détachée de son support sans être directement collée sur le véhicule, mais au moyen d'un intermédiaire tel qu'une feuille ou autre.»*

Le PS rejette l'art. 7 et exige l'introduction de l'«e-vignette», qui permettrait d'avoir un système plus flexible pouvant être plus facilement financé grâce à une augmentation adéquate du taux de la redevance. Le SEV, le Parti écologiste et l'ATE se rangent à l'avis du PS quant à la poursuite de la variante «e-vignette». Ils pensent qu'il faudrait modifier l'art. 7 afin de pouvoir introduire l'«e-vignette».

Art. 8 Période de taxation

Les cantons de Glaris et de Soleure, le PS, le SAB, l'ATE et le Parti écologiste proposent d'introduire ou du moins d'examiner la variante d'une vignette de courte durée. L'art. 8 devrait par conséquent être complété. Il faudrait toutefois également analyser quelle influence une vignette de courte durée a sur le volume de trafic.

Le canton d'Uri estime qu'une éventuelle augmentation de la redevance pourrait également permettre d'introduire à des prix raisonnables une vignette de courte durée.

Le SAB demande que la vignette de courte durée coûte quinze francs. Il ne comprend pas pourquoi la Suisse en tant que pays touristique ne peut pas introduire une telle vignette.

Selon le canton de Zoug, il est incompréhensible que les vignettes de courte durée proposées dans certains pays européens - tels que l'Autriche, la Hongrie, la Tchéquie ou la Slovaquie - ne puissent pas être mises en pratique en Suisse. Ce fait

éveille des doutes importants quant au sérieux de l'examen mené sur les différentes variantes.

Les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Appenzell Rhodes-Extérieures et Jura ainsi que l'USAM, la CDF et le TCS se sont prononcés contre la vignette de courte durée. Ils estiment que ce système n'entraînerait qu'une augmentation des charges administratives ainsi que des problèmes et des complications aux postes-frontières.

Le SEV demande que soit examinée la variante d'une vignette valable durant deux ans.

Art. 10 Utilisation du produit de la redevance

L'ATE et le Parti écologiste attirent l'attention sur le fait que l'utilisation affectée actuelle de l'argent provenant de la surtaxe sur les carburants ainsi que du produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales ne correspond pas à leurs attentes. Ils sont partisans d'une utilisation des moyens financiers provenant du fonds routier pour des formes durables comme les transports publics.

Le SEV suggère que seule la moitié du produit net soit utilisée en fonction de l'objectif proposé. L'autre moitié doit revenir au fonds d'infrastructure au profit de projets dans le trafic d'agglomération.

Art. 14 Contraventions

Divers participants à la consultation (cantons de Nidwald, Soleure, Bâle-Campagne, Grisons, Vaud, Glaris et Argovie, Centre Patronal, USAM, TCS et PDC) s'expriment en faveur d'une augmentation de l'amende de 100 à 200 francs.

Le PS, le Parti écologiste, l'ATE et le SEV demandent que l'amende soit relevée au moins à 250 voire à 300 francs en comparaison avec les autres pays européens.

Les cantons de Lucerne, la FER, la COCRBT et le PLS se sont prononcés contre l'augmentation de l'amende à 200 francs. La FER estime qu'il ne faut pas augmenter les amendes, mais renforcer les contrôles en particulier aux abords de la frontière.

La CCCS suggère d'ajouter entre l'al. 1 et 2 de l'art. 14 l'alinéa suivant:

«Le détenteur du véhicule est responsable de l'amende s'il ne donne pas l'identité du conducteur ou que ce dernier n'a pas de domicile fixe en Suisse.»

Elle est d'avis que, conformément au projet proposé, seul l'utilisateur et non pas le détenteur du véhicule est punissable lorsque la vignette manque. Lorsqu'un véhicule dépourvu de vignette est parké sur une aire de stationnement, seule la redevance de 40 francs pourrait être réclamée a posteriori au détenteur. Pour infliger l'amende, l'Etat doit également identifier le conducteur, ce qui ne réduit en rien les charges.

D'après l'interprétation que les cantons de Berne, Genève et Lucerne, la FRS, l'asa et la CCCS font de l'art. 14 et du rapport annexe, à l'avenir seuls les déplacements effectués sans vignette feront l'objet d'une amende conformément à la procédure relative aux amendes d'ordre. A leur avis, le conducteur doit être dénoncé s'il transfère de manière abusive la vignette d'un véhicule à un autre conformément à la notion de délit mentionnée à l'art. 245 du Code pénal suisse (CP; RS 311.0). Le canton de Berne, la FRS et l'asa estiment en outre que les chiffres concernés doivent être supprimés de la liste des amendes d'ordre suite à l'entrée en vigueur de la loi.

L'UPSA et le Centre Patronal rejettent l'al. 2. Ils sont d'avis qu'il n'est pas judicieux de brandir la menace d'une peine privative de liberté en cas d'abus relatif à l'utilisation de la vignette. Un conducteur qui détache la vignette du pare-brise de son automobile pour la coller sur un nouveau véhicule qu'il a acheté en cours d'année ne peut pas être traité de criminel. La tendance croissante des organes fédéraux à criminaliser le comportement des conducteurs est injustifiée.

Le canton de Zoug pense qu'il faut inscrire l'amende visée à l'al. 1 dans la liste des amendes d'ordre afin de faciliter l'adaptation du montant des amendes.

Le canton du Valais est d'avis qu'il faut clairement distinguer l'al. 1 de l'al. 2. Il faudrait communiquer que tel fait doit être rangé sous telle règle afin d'éviter des interprétations divergentes de la part des autorités pénales.

Art. 17 Prescription

Le canton de Zurich pense qu'il n'y a aucune raison valable de prescrire l'action pénale et la peine par trois ans au lieu de deux en dérogation à l'art. 109 du code pénal (CP; RS 311.0). *(Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle partie générale du code pénal au 1^{er} janvier 2007, le délai de prescription pour les contraventions a été relevé à trois ans.)*

De plus, la CCCS et le canton de Zurich suggèrent d'abroger l'art. 17 dans son entier. Conformément à l'art. 333, al. 1, CP, les dispositions générales du code pénal sont également valables pour les autres lois fédérales. Afin d'éviter des contradictions et des problèmes d'interprétation, l'art. 109 CP ne devrait pas être répété dans la LURN.

Art. 18 Exécution

Les cantons de Nidwald, Argovie et Vaud ainsi que le PDC et le TCS pensent que le transfert du contrôle et de la répression à des tiers est une solution appropriée pour lutter contre les abus.

Les cantons de Berne, Lucerne et Genève ainsi que l'asa et la FRS seraient partisans d'étendre aussi aux cantons la norme de délégation prévue à l'al. 3, conformément à laquelle les tâches de contrôle et la poursuite pénale en procédure simplifiée peuvent être, par contrat, transmises à des tiers, entièrement ou partiellement.

Le canton de Fribourg demande de limiter strictement le transfert à des privés. Il spécifie en outre que s'il faut comprendre l'al. 3 dans le sens que l'Administration fédérale des douanes peut avoir recours à des organisations privées pour vendre les vignettes à la frontière par exemple, en aucun cas des tiers ne devraient avoir le droit d'exécuter des contrôles de police sur le territoire suisse.

Le PLS, la CCCS et le Centre Patronal estiment que la formulation du nouvel al. 3 n'est pas claire malgré les remarques explicatives. Si le terme «*tiers*» ne désigne pas la police, il serait judicieux de le définir pour éviter toute confusion. Si, au contraire, il désigne la police, les tâches de cette dernière sont déjà réglées à l'art. 16.

Le canton de Zurich attire l'attention sur le fait qu'une normalisation explicite de la zone d'action pour les activités de contrôle est souhaitable du point de vue cantonal. Les contrôles ne seraient autorisés que dans le trafic immobile, car l'arrêt des véhicules constitue un acte officiel lié à d'éventuelles mesures de contrainte.

Le canton d'Obwald pense que les contrôles de vignettes effectués par des partenaires externes ne nuisent en aucun cas à la souveraineté policière des cantons. Il souligne que seule la police cantonale continuera à effectuer des contrôles après l'introduction de la nouvelle réglementation.

Certains participants à la consultation (cantons de Glaris, Appenzell Rhodes-Intérieures et Jura, CCCS, PS, COCRBT et SEV) rejettent la possibilité de transférer les contrôles et la répression des infractions à des organisations privées. Ils avancent comme argument le fait que la répression des délits incombe en premier lieu à l'Etat. Ils craignent que les contrôles effectués par des tiers, qui se fonderaient sur des réflexions d'ordre économique et se concentreraient seulement sur un fait unique, puissent nuire à l'image de la police. De plus, des travaux de contrôle présenteraient des risques qu'il ne faut pas sous-estimer. C'est pourquoi ils ne devraient être effectués que par des fonctionnaires de police qualifiés.

7 Autres souhaits

Le canton du Valais mentionne que les redevances d'utilisation pour les tunnels alpins devraient également être comprises dans le prix de la vignette.

Le SAB attire l'attention sur le fait que le transport de véhicules à moteur au moyen des systèmes de ferroutage de la Furka, de l'Oberalp, du Lötschberg et de la Vereina devrait aussi être inclus dans le prix de la vignette. Les habitants des régions concernées doivent actuellement payer une redevance injustifiée pour l'utilisation des systèmes de ferroutage et sont ainsi désavantagés par rapport aux autres régions du pays.

Afin d'intensifier les activités de contrôle, le canton de Bâle-Campagne propose d'examiner la possibilité que la Confédération conclue un contrat de prestations avec les cantons (par analogie avec le mandat de prestations relatif aux contrôles des poids lourds).

8 Consultation des avis

Tous les avis exprimés peuvent être consultés auprès de la Direction générale des douanes (section Véhicules et redevances sur le trafic routier).

Liste des cantons, partis, associations et organisations ayant participé à la consultation

Cantons

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

Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

- | | | |
|-----|-----------------------------------|-----|
| 27. | Parti démocrate-chrétien suisse | PDC |
| 28. | Parti radical-démocratique suisse | PRD |
| 29. | Parti socialiste suisse | PS |
| 30. | Union Démocratique du Centre | UDC |
| 31. | Parti évangélique suisse | PEV |
| 32. | Parti écologiste suisse | |
| 33. | Parti libéral suisse | PLS |

Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne

- | | | |
|-----|--|-----|
| 34. | Association des Communes Suisses | |
| 35. | Groupement suisse pour les régions de montagne | SAB |

Associations faitières nationales de l'économie

- | | | |
|-----|---|------------|
| 36. | Union suisse des arts et métiers | USAM |
| 37. | Union Suisse des Paysans | USP |
| 38. | Société suisse des employés de commerce | SEC Suisse |

Organisations de transport

- | | | |
|-----|---|-------|
| 39. | Union professionnelle suisse de l'automobile | UPSA |
| 40. | Association suisse des transports routiers | ASTAG |
| 41. | Automobile Club de Suisse | ACS |
| 42. | Service d'information pour les transports publics | LITRA |
| 43. | routesuisse – Fédération routière suisse | FRS |
| 44. | Touring Club Suisse | TCS |
| 45. | Association suisse des ingénieurs en transports | SVI |
| 46. | Association Transports et Environnement | ATE |

Autres

- | | | |
|-----|--|--------|
| 47. | Association des services des automobiles | asa |
| 48. | Centre Patronal | |
| 49. | Conférence des officiers de circulation routière Romands/
de Berne et du Tessin | COCRBT |
| 50. | Fédération des Entreprises Romandes | FER |
| 51. | Conférence des directeurs cantonaux des finances | CDF |
| 52. | Konsumentenforum | kf |
| 53. | Syndicat du personnel des transports | SEV |
| 54. | Fédération suisse du tourisme | FST |
| 55. | Association Initiative des Alpes | |
| 56. | Conférence suisse des directeurs des travaux publics,
de l'aménagement du territoire et de l'environnement | DTAP |
| 57. | Fédération Suisse des Amis de la Nature | FSAN |
| 58. | Communauté de travail des chefs des polices de circulation
routière de Suisse et de la principauté de Liechtenstein | CCCS |