



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral des finances DFF  
**Administration fédérale des douanes AFD**

Novembre 2018

---

# **Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière**

## Rapport sur les résultats de la consultation

---

## Table des matières

Liste des abréviations .....	3
1 Condensé.....	5
1.1 Contexte .....	5
1.2 Contenu du projet .....	5
1.3 Lancement de la vignette électronique.....	5
2 Procédure de consultation.....	6
3 Évaluation .....	7
3.1 Vue d'ensemble .....	7
3.2 Avis exprimés – observations d'ordre général.....	8
3.2.1 Imprécision – trop d'inconnues.....	8
3.2.2 Importantes délégations au Conseil fédéral .....	8
3.2.3 Externalisations en général .....	8
3.2.4 Rapport coûts-utilité; transparence des coûts.....	8
3.2.5 Profils de mobilité et tarification de la mobilité (Mobility Pricing).....	8
3.2.6 Véhicules étrangers – égalité de traitement .....	8
3.2.7 Baisse attendue des abus.....	9
3.2.8 Droits des milieux «non numérisés».....	9
3.3 Résultats concernant le questionnaire .....	9
3.3.1 Question 1.1. Remplacement de la vignette autocollante par une vignette électronique .....	9
3.3.2 Question 1.2 Lien avec la plaque de contrôle.....	16
3.3.3 Question 1.3 Attendre de nouvelles technologies.....	18
3.3.4 Question 2 Exceptions à l'assujettissement à la redevance .....	20
3.3.5 Question 3.1 Redevance annuelle .....	21
3.3.6 Question 3.2 Prix .....	23
3.3.7 Question 3.3 Motocycles et remorques .....	25
3.3.8 Question 4.1 Perception après coup .....	26
3.3.9 Question 4.2.1 Délégation à un organe de perception.....	27
3.3.10 Question 4.2.2 Délégation de la perception aux cantons.....	28
3.3.11 Question 5.1 Délégation du contrôle à des tiers .....	29
3.3.12 Question 5.2 Délégation du contrôle aux cantons .....	30
3.3.13 Question 5.3 Système de contrôle basé sur des images vidéo .....	31
3.3.14 Question 6 Dispositions en matière de protection des données .....	32
3.3.15 Question 7 Dispositions pénales .....	33
3.4 Commentaires des différentes dispositions de la révision.....	34
4 Mise en œuvre par les cantons ou d'autres parties chargées de l'exécution .....	38
4.1 Délégation à un organe de perception .....	38
4.2 Délégation de la perception aux cantons .....	38
4.3 Délégation du contrôle à des tiers.....	38
4.4 Délégation de la poursuite pénale à des tiers .....	38
Annexe 1: Destinataires consultés .....	39
Annexe 2: Questionnaire .....	48

## Liste des abréviations

<b>Abréviation</b>	<b>Définition</b>
AFD	Administration fédérale des douanes
ATMB	Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc
CFVhc	Contrôle fédéral des véhicules
DaziT	Programme de transformation informatique de l'AFD
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
DFF	Département fédéral des finances
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
GPS	Système de positionnement global
LPD	Loi fédérale sur la protection des données
LVA	Loi sur la vignette autoroutière
M+	Signalétique des véhicules militaires en Suisse
MOFIS	Système d'information des véhicules à moteur
P-LVA	Projet de loi sur la vignette autoroutière
SIAC	Système d'information d'admission à la circulation
TIC	Technologies de l'information et de la communication
<b>Abréviation</b>	<b>Participants à la consultation</b>
ACS	Automobile Club de Suisse
AESS	Association des exploitants de shops de stations-service suisses
AG	Canton d'Argovie
AI	Canton d'Appenzell Rh.-Int.
AR	Canton d'Appenzell Rh.-Ext.
asa	Association des services des automobiles
ASA	Association Suisse d'Assurances
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
ATE	Association transports et environnement
auto-suisse	Association des importateurs suisses d'automobiles
BE	Canton de Berne
BL	Canton de Bâle-Campagne
BS	Canton de Bâle-Ville
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein
CFF	CFF SA
CI CDS	CI Commerce de détail Suisse
CI Motards	CI Motards Suisse
CP	Centre Patronal
CS	Commerce Suisse
DSB-LU	Préposé à la protection des données du canton de Lucerne
DSB-TG	Préposé à la protection des données du canton de Thurgovie
DSB-ZH	Préposé à la protection des données du canton de Zurich
economiesuisse	Fédération des entreprises suisses
ESA	Organisation d'achat de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur
FER	Fédération des entreprises romandes
FMS	Fédération motocycliste suisse
FR	Canton de Fribourg
frc	Fédération Romande des Consommateurs

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Freunde Nationalstrassen	Freunde der Nationalstrassen (Amis des routes nationales)
FSCC	Fédération suisse de camping et de caravanning
FST	Fédération suisse du tourisme
GastroSuisse	Association patronale de l'hôtellerie-restauration suisse
GE	Canton de Genève
GL	Canton de Glaris
GR	Canton des Grisons
hotelleriesuisse	Hotelleriesuisse
JU	Canton du Jura
LU	Canton de Lucerne
motosuisse	Association suisse des importateurs de motos et scooters
NE	Canton de Neuchâtel
OW	Canton d'Obwald
PBD	Parti bourgeois-démocratique
PDC	Parti démocrate-chrétien
PLR	Les Libéraux-Radicaux
Police Lausanne	Police municipale de Lausanne
privatim	Conférence des préposés à la protection des données
PSS	Parti socialiste suisse
pvl	Parti vert'libéral suisse
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
SCPVS	Société des chefs de police des villes de Suisse
SG	Canton de Saint-Gall
SH	Canton de Schaffhouse
SO	Canton de Soleure
Stadt Freiburg	Ville de Fribourg
Swisscofel	Association Suisse du Commerce Fruits, Légumes, Pommes de terre
SZ	Canton de Schwyz
TCS	Touring Club Suisse
TG	Canton de Thurgovie
TI	Canton du Tessin
Travail.Suisse	Travail.Suisse
UDC	Union démocratique du centre
UPS	Union suisse des paysans
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile
UR	Canton d'Uri
usam	Union suisse des arts et métiers
USS	Union syndicale suisse
UVS	Union des villes suisses
VD	Canton de Vaud
Verkehrspolizei Luzern	Police routière Lucerne
VS	Canton du Valais
ZG	Canton de Zoug
ZH	Canton de Zurich

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

### 1 Condensé

#### 1.1 Contexte

La redevance pour l'utilisation des routes nationales est perçue sous la forme d'une vignette autocollante depuis 1985. Familier aux usagers de la route, le système a fait ses preuves. Il manque cependant de flexibilité dans l'optique de nouvelles structures tarifaires ou d'un fractionnement temporel. Par ailleurs, les possibilités techniques ont profondément évolué en 30 ans.

Plusieurs pays ont déjà adopté la vignette électronique ou ont l'intention de le faire dans un proche avenir. La Hongrie a remplacé la vignette autocollante par une vignette électronique en 2008, l'Autriche va lancer sa vignette électronique fin 2017 – tout en continuant dans un premier temps à proposer la vignette autocollante – et l'Allemagne est également en phase de planification avancée.

Dans son programme de législature 2015 à 2019, le Conseil fédéral s'est fixé pour objectif d'adopter la vignette autoroutière électronique.

Le 2 décembre 2016, il a adopté un rapport sur la perception électronique de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette électronique), établi en réponse au postulat 14.4002 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national.

De plus, la motion 16.3009 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États charge le Conseil fédéral de soumettre un projet de loi en la matière au Parlement.

#### 1.2 Contenu du projet

Le système de la vignette autocollante doit être remplacé par l'enregistrement électronique de l'autorisation d'utiliser les routes nationales. Le projet de révision de la LVA (P-LVA) est délibérément neutre sur le plan technologique, de manière à ce que les innovations qui interviendront d'ici à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi et pendant qu'elle sera en application puissent être prises en considération sans nécessiter de nouvelle révision. En l'état de la technique, l'autorisation électronique pourra être acquise à tout moment et en tout lieu à l'aide d'une application Internet. Une fois le montant de la redevance réglé, la plaque de contrôle sera inscrite dans la base de données du système pour la durée de validité correspondante. Une procédure d'acquiescement simplifiée par l'intermédiaire des services cantonaux des automobiles sera proposée aux détenteurs de véhicules indigènes. Il est en outre envisageable, dans un avenir plus lointain, que les fabricants équipent directement les véhicules d'un système leur permettant de communiquer directement avec une infrastructure routière de contrôle de l'acquiescement de la redevance. Il est prévu de maintenir le paiement de la redevance pour l'utilisation des routes nationales sous la forme d'un forfait annuel.

Les contrôles seront automatiques: les détenteurs des véhicules identifiables pour lesquels la base de données du système indiquera que la redevance n'a pas été acquiescée seront sanctionnés d'une amende sitôt l'infraction constatée.

#### 1.3 Lancement de la vignette électronique

Si tout se déroule de façon optimale et que la vignette électronique soit lancée de façon isolée, le nouveau système de redevance pourra être opérationnel en 2023 au plus tôt. De plus, si la réalisation de la vignette électronique devait être assurée par la seule Administration fédérale des douanes (AFD), la solution devra être intégrée à l'architecture d'entreprise de l'AFD, qui est en cours de modernisation. Le projet de vignette électronique devra alors être étroitement coordonné avec la prochaine transformation de l'AFD, qui inclut le renouvellement intégral de son environnement informatique (programme DaziT). Cette

## **Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière**

approche se solderait par une mise en œuvre nettement plus tardive de la vignette électronique.

### **2 Procédure de consultation**

La procédure de consultation a été ouverte le 21 juin 2017 et a duré jusqu'au 13 octobre 2017. Ont été invités à y participer les cantons et les conférences cantonales, les associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne, les associations faîtières de l'économie ainsi que les autres milieux intéressés, notamment du secteur du trafic individuel, de l'industrie automobile au sens large ainsi que des organisations de protection de la nature et des consommateurs (voir annexe). Au total, 99 acteurs ont été sollicités, dont 70 se sont positionnés (cf. annexe).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

### 3 Évaluation

#### 3.1 Vue d'ensemble

Questions	Nombre de réponses		
	Oui	Non	Pas d'avis / pas concerné
1.1. Approuvez-vous le remplacement de la vignette autocollante par un système électronique de perception et de contrôle (vignette électronique)?	44	26	0
1.2. Estimez-vous judicieux, sur le plan technologique, que le nouveau système repose sur la reconnaissance des plaques de contrôle des véhicules?	44	9	17
1.3. Devrait-on attendre que d'autres technologies soient à disposition? Dans l'affirmative, à quelle technologie pensez-vous?	11	33	26
2. Approuvez-vous les exceptions à l'assujettissement à la redevance?	48	4	18
3.1. Approuvez-vous le fait qu'une seule période de taxation soit prévue (un an), à l'exclusion de toute redevance de courte durée?	36	13	21
3.2. Approuvez-vous le fait que la redevance annuelle soit maintenue à 40 francs?	41	10	19
3.3. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse réduire de la moitié au plus la redevance pour les motocycles et les remorques?	31	16	23
4.1. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse prévoir l'acquittement après coup de la redevance?	29	18	23
4.2.1. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer tout ou partie de la perception de la redevance à un organe de perception extérieur à l'administration fédérale?	28	21	21
4.2.2. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer tout ou partie de la perception de la redevance aux cantons?	27	18	25
5.1. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer l'exécution des contrôles à des tiers?	21	28	21
5.2. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer l'exécution des contrôles aux cantons?	36	10	24
5.3. Approuvez-vous la mise en place d'un système de contrôle électronique basé sur des images vidéo?	36	16	18
6. Approuvez-vous les dispositions relatives à la protection des données?	32	15	23
7. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer la poursuite pénale à des tiers?	10	38	22

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

### 3.2 Avis exprimés – observations d'ordre général

#### 3.2.1 Imprécision – trop d'inconnues

De nombreux participants à la consultation déplorent que le projet laisse beaucoup de questions ouvertes pour permettre une évaluation sérieuse (technologie, protection des données, délégation de différentes tâches à des tiers, coûts). Il constitue une véritable boîte noire (AG, BS, SZ, TI, PLR, UPSA, auto-suisse, asa, CP, frc, TCS). Le questionnaire est partial. L'ACS et auto-suisse soulignent le manque de détail requis pour la question de la protection des données devant être collectées.

#### 3.2.2 Importantes délégations au Conseil fédéral

Le présent projet contient des délégations de pouvoir régulateur de trop grande ampleur au Conseil fédéral (AG, SZ, UDC, asa, CP, frc, TCS). Les milieux intéressés n'ont ainsi pas pu prendre position au sujet de mesures concrètes et au sujet de l'externalisation à des tiers (frc).

#### 3.2.3 Externalisations en général

L'externalisation de tâches à des tiers est en principe jugée de façon critique dans l'ensemble. Comme motif, on invoque surtout l'accès à un grand nombre de données (UPSA, auto-suisse, asa, frc, TCS). Les participants à la consultation s'inspirent cependant de la triple différenciation en cas d'externalisation de l'enregistrement et de l'encaissement, du contrôle et de la répression des abus et arrivent à différents résultats. Contrairement à la situation juridique actuelle, une externalisation de la répression est largement rejetée (cf. chiffre 4).

#### 3.2.4 Rapport coûts-utilité; transparence des coûts

Une part prépondérante des participants à la consultation est d'avis que l'utilité pour les citoyens et les coûts d'investissement ne sont pas dans un rapport équilibré (UPSA, auto-suisse, PLR, CP, frc, TCS). L'ACS, l'UPSA, auto-suisse, le Centre Patronal et le TCS renvoient aux coûts d'investissement et d'exploitation du péage urbain à Londres et à Stockholm, qui sont nettement plus onéreux que les coûts exposés dans le rapport explicatif. Le moment où les investissements seraient amortis n'est pas clair (frc). Il faudrait pouvoir garantir qu'une solution électronique permette de réaliser des économies (frc). L'ACS déplore le manque de transparence en matière de coûts. Les coûts d'investissement devraient pouvoir être maintenus à un niveau aussi faible que possible.

#### 3.2.5 Profils de mobilité et tarification de la mobilité (Mobility Pricing)

En raison de la faible utilité pour les assujettis, le projet apparaît comme la première pierre pour des profils de mobilité (ACS, UPSA, auto-suisse, TCS) ou une tarification de la mobilité (CP, frc). Cela est clairement rejeté par ceux qui l'associent à la vignette électronique (CP, frc). La tarification de la mobilité punit les personnes qui sont obligées de circuler aux heures de pointe (frc).

#### 3.2.6 Véhicules étrangers – égalité de traitement

Une partie des participants à la consultation n'est pas en mesure de reconnaître comment on devrait atteindre une égalité de traitement des détenteurs de véhicules suisses et étrangers. De facto, les détenteurs de véhicules de l'étranger ne devraient pas compter sur des amendes confiscatoires en cas d'inobservation de l'assujettissement à la vignette, tandis que les détenteurs de véhicules qui habitent en Suisse seraient poursuivis avec toute la rigueur des sanctions. Ce mauvais traitement des détenteurs suisses n'existe pas avec la vignette autocollante, est injuste et unique en Europe. Les autres États comme par exemple l'Allemagne visent exactement le contraire, à savoir une préférence pour les usagers de la route indigènes (PLR, asa).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

«Il est nécessaire de développer une solution permettant d'amender les voitures immatriculées à l'étranger à l'instar des voitures immatriculées en Suisse. En effet, les véhicules étrangers qui n'auraient pas la vignette ne recevront pas d'amende, mais ne seront amendables que lors de leur éventuel prochain passage en Suisse. Une telle solution est contraire au principe de l'égalité de traitement (GE).»

### 3.2.7 Baisse attendue des abus

La baisse envisagée des abus ou du fait de circuler sans vignette est citée en particulier comme motif pour une approbation; sinon on ne voit pas d'autres avantages pour les cantons (VD).

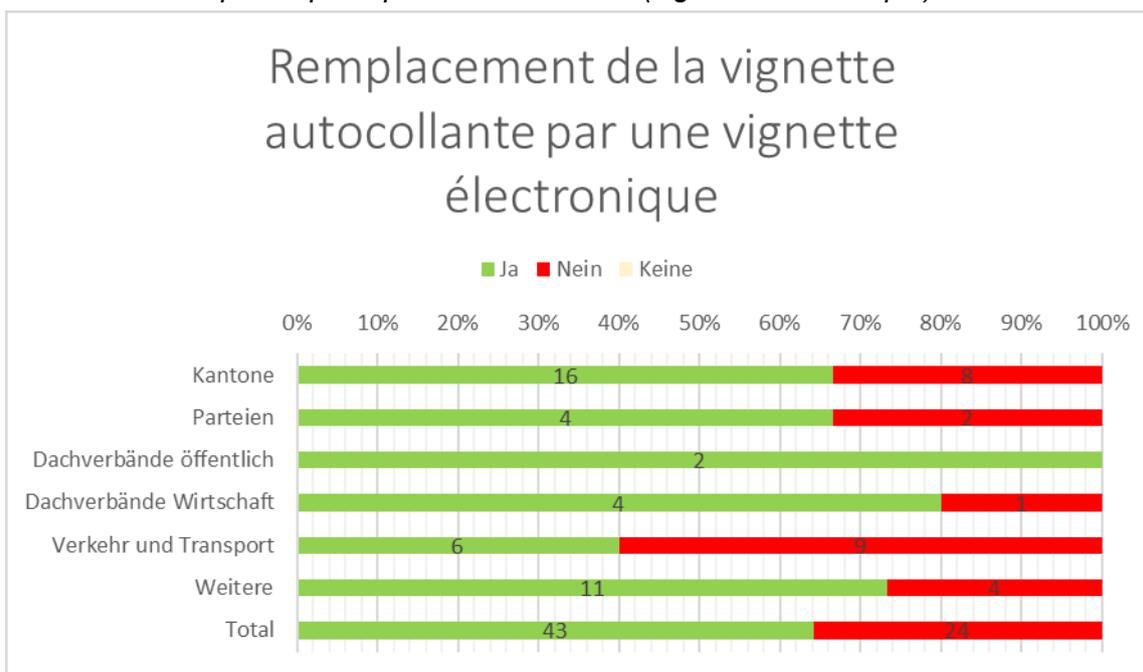
### 3.2.8 Droits des milieux «non numérisés»

Quelques participants à la consultation tiennent à ce que les assujettis à la redevance puissent aussi acquérir une vignette électronique sans ordinateur et sans accès Internet (ATE, frc).

## 3.3 Résultats concernant le questionnaire

### 3.3.1 Question 1.1. Remplacement de la vignette autocollante par une vignette électronique

*Approuvez-vous le remplacement de la vignette autocollante par un système électronique de perception et de contrôle (vignette électronique)?*



Deux tiers des participants à la consultation approuvent l'introduction d'une vignette électronique (AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, LU, NE, SG, SH, SO, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PDC, pvl, PSS, SAB, UVS, USP, Travail.Suisse, USS, economiesuisse, ACS, ATE, motosuisse, CFF, FSCC, ASA, CCCS, GastroSuisse, hotelleriesuisse, CI CDS, privatim, Stadt Freiburg, Police Lausanne, FST, Swisscofel, SCPVS, Verkehrspolizei Luzern).

Un tiers est contre (AG, AI, GR, OW, SZ, TG, TI, UR, PLR, UDC, usam, UPSA, asa, auto-suisse, ESA, FMS, CI Motards, Freunde Nationalstrassen, TCS, AESS, CP, DSB-TG, FER, frc, CS, ASETA).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Les **partisans du projet** mettent en avant les avantages et déplorent divers points qui se recoupent en partie avec les arguments des opposants.

- **Clarté du projet / délégation**

Le projet manque de clarté en ce qui concerne la compétence pour la perception et le contrôle (GE). Il laisse trop de questions importantes ouvertes (SH) et contient des délégations de pouvoir régulateur de trop grande ampleur au Conseil fédéral, ce qui est insatisfaisant (SH, economiesuisse). Dans l'ensemble, le projet reste formulé trop ouvertement. Cela est aussi discutabile d'un point de vue institutionnel. On demande donc un objectif plus clair et un contenu orienté vers les résultats du projet de loi (economiesuisse). A contrario, la conception ouverte qui laisse au Conseil fédéral le choix du modèle d'exploitation et de la technologie à utiliser est expressément saluée par le CI CDS.

- **Maniement simplifié**

Bien que la vignette autocollante soit simple, ait fait ses preuves et soit transparente (BE) et qu'il n'y ait de ce fait aucune urgence d'agir (BE, CCCS), elle est compliquée dans son utilisation et sa distribution, elle n'est plus moderne (PBD, pvl, PSS, USS). Cela aussi parce que d'autres pays connaissent déjà des vignettes électroniques (SAB). Le passage à un système électronique moderne est nécessaire et dans le sens de la numérisation (ASETA, hotelleriesuisse, SAB) et de la stratégie de cyberadministration de la Confédération (SH, SO).

- **Utilité prépondérante**

Les avantages pour les utilisateurs et l'administration seraient prédominants (BE, VD, VS, CCCS, UVS). Ainsi, il ne faudrait acquérir plus qu'une seule vignette pour les véhicules immatriculés sous plaques interchangeables (GastroSuisse). La vignette électronique devrait entraîner une diminution des abus (VD, VS, PBD, PSS, FST, Travail.Suisse). Dans une société et une économie numérisées, le passage à un autre système est un changement technologique approprié (PDC). Par l'abandon de l'impression, de la distribution et du renvoi de la vignette, la numérisation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales réduit son impact négatif sur l'environnement (PSS, ATE). Cela permet une structure tarifaire axée sur les usagers et adaptée à leurs besoins (CI CDS, PSS, GastroSuisse) et est un facteur important pour le développement de la mobilité en Suisse. Comme la mobilité est de plus en plus multimodale, les CFF s'engagent pour des bases légales ouvertes qui permettent des solutions de mobilité tournées vers l'avenir. Les touristes pourraient acquérir la vignette électronique au moment voulu depuis chez eux via Internet (FST). L'abandon des points de vente à la frontière ferait régresser les embouteillages (GE, PSS). Si le prix de la vignette devait augmenter, il faudrait introduire une vignette de courte durée, notamment pour les touristes étrangers et pour les personnes domiciliées en Suisse qui n'utilisent que très peu les routes nationales (SAB).

- **Coûts d'investissement et coûts d'exploitation: faire preuve de transparence et l'optimiser**

Les risques de perte ou de vol (VD, VS), tout comme les coûts d'exploitation (PSS, Travail.Suisse), seraient réduits. Le rapport coût/bénéfice de la solution proposée est cependant défavorable. Pour le présent projet de loi, il manque la transparence des coûts (ACS). Sur le plan financier, le projet devrait couvrir ses frais et ne pas grever le budget (USP). Les premiers coûts d'investissement nécessaires ne doivent pas être prélevés dans FORTA. Il faut les maintenir à un niveau aussi bas que possible. Pour la mise en place de l'infrastructure requise, il faudrait donc utiliser des installations existantes (ACS). Les coûts d'investissement élevés liés au changement de système devraient être rentabilisés à moyen terme (SO). Le projet ne débouche pas sur une augmentation substantielle de l'efficacité ou des recettes. Ainsi, on n'atteint que partiellement l'objectif de faire de la vignette un instrument budgétaire plus efficient. Il faut tenir compte dans tous les cas des risques financiers liés au projet (SO).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

- **Système d'encaissement uniforme pour les suisses et les étrangers**

Le traitement différencié des véhicules suisses et des véhicules étrangers est critiqué. Cela entraîne des charges inutiles. Il serait plus judicieux de traiter de façon uniforme le processus de redevance pour les véhicules suisses et les véhicules étrangers, par exemple via un portail en ligne (BS, UVS, CCCS). Le décompte par l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur semble peu approprié et devrait entraîner une charge administrative plus élevée dans les différents cantons (SSSC) ainsi que de nombreux obstacles et problèmes pratiques (BS, UVS). La conception de l'encaissement envisagé via les cantons n'est pas terminée, sa mise en œuvre sera dans tous les cas très onéreuse (SH).

- **Remédier aux lacunes**

Pour les avantages de la vignette électronique entrent en ligne de compte, un mécanisme de décompte simple et des redevances de courte durée (UVS) seraient nécessaires. Il faut en outre créer une marge de manœuvre pour une tarification différenciée (UVS).

- **Mieux examiner le système de contrôle**

Il est demandé s'il faut une infrastructure de contrôle fixe ou si des contrôles ponctuels (comme cela est le cas aujourd'hui) ne seraient pas suffisants (PDC). Dans ce contexte, il faut exposer dans le message les avantages et les conséquences financières d'un système de contrôle ponctuel au lieu d'un système de contrôle fixe (PDC).

Il faut garantir en outre que les amendes pour les détenteurs de véhicules étrangers sans vignette électronique puissent être réclamées de façon tout aussi cohérente que pour les véhicules immatriculés en Suisse (GE, ZG). Une telle discrimination n'existe pas pour la vignette autocollante (VS).

- **Prévoir l'indemnisation des cantons**

Le passage prévu à la vignette électronique aurait de grandes répercussions financières pour les cantons. D'un côté parce que l'indemnisation aux cantons pour les charges occasionnées par la distribution de la vignette autocollante disparaîtrait (SH) et d'un autre côté pour les offices de la circulation routière parce qu'ils devraient adapter leurs systèmes informatiques (FR, VS).

On exige de ne pas engendrer de surcroît de travail pour les cantons (ZH) et pour la police (CCCS). L'introduction de la vignette électronique ne devrait pas leur causer de pertes de recettes (LU), les conséquences financières devraient être minimales (NE) et les éventuelles prestations devraient leur être compensées (GE, SG, SH). De plus, il faut exposer les conséquences financières aux cantons pour chaque variante (GE).

- **Prendre la protection des données au sérieux**

Il faut tenir compte des exigences légales élevées en matière de protection des données. La protection des données et la sécurité des données revêtent une importance particulière (SO, ZG, PSS, USP). Les réflexions des utilisateurs doivent être prises au sérieux (USP). Sous l'angle de la législation sur la protection des données, ce ne sont pas seulement les dispositions de la section protection des données et assistance administrative qui sont importantes, mais déjà les questions fondamentales de conception pour l'enregistrement et le système de contrôle (SO). Il faut notamment accorder une importance particulière au principe de proportionnalité, au principe de la finalité ainsi qu'à la sécurité des données (protection des données par la conception de la technique [Privacy by Design]) (ZG, privatim).

- **Viser l'interopérabilité**

La vignette électronique doit être conçue de façon interopérable, notamment par rapport au système «Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB)» (GE). De même, la vignette électronique doit servir d'instrument de décompte pour les gares de chargement des

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

véhicules du Lötschberg, de l'Oberalp et de la Vereina. On pourrait ainsi remplacer les cartes à points utilisées (SAB).

- **Mobility Pricing (tarification de la mobilité)**

Enfin, on exprime la crainte que l'introduction de la vignette électronique ne constitue une première étape pour une introduction rampante d'un péage routier ou d'une tarification de la mobilité (PDC, ACS, SAB).

Les **opposants au projet** rejettent l'introduction pour diverses raisons.

- **Formulation vague, trop de marge de manœuvre pour le Conseil fédéral**

Une multitude de questions ne sont pas résolues. De plus, le projet de loi délègue des compétences étendues au Conseil fédéral (GR, PLR, usam). Il est formulé de manière non aboutie. Le Conseil fédéral ne se détermine pas sur les processus techniques précis (PLR, usam). La délégation de compétence au Conseil fédéral est excessive (frc). Il s'agit d'un concept global confus (PLR), d'un chèque en blanc (CP). Dans l'ensemble, le projet constitue une véritable boîte noire qui laisse des questions très importantes ouvertes et qui contient des délégations de pouvoir régulateur de grande ampleur au Conseil fédéral (asa). Il serait judicieux d'intégrer les interventions parlementaires des derniers mois dans les réflexions (PLR, usam).

Le projet transmis est formulé de manière tellement ouverte et vague qu'il est impossible de se faire une idée claire sur les répercussions concrètes matérielles et financières du projet (TG, FER, frc). Le Conseil fédéral aurait dû clairement préciser les contenus du nouveau système pour que les cantons et les organisations intéressées évaluent les défis du changement de système et puissent se forger une opinion solide (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

On regrette que le Conseil fédéral ne se soit pas donné la peine de présenter les différentes options technologiques prévues ainsi que leur influence sur le système de redevance actuel connu et bien accepté par les citoyens et les usagers; par exemple, les coûts de mise en œuvre et les coûts d'exploitation ou la protection des données et la sphère privée (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

- **Délégation**

Dans son rapport explicatif, le Conseil fédéral maintient son souhait de déléguer, dans la mesure du possible, des tâches diverses (perception de la redevance, contrôle des abus et poursuite pénale en cas d'infraction) aux cantons ou à des tiers. Dans les cantons, on se demande si ceux-ci ont été entendus, s'ils sont le cas échéant intéressés à une telle procédure, s'ils ont les ressources administratives et en personnel nécessaires à cet effet et quel seraient les coûts de cela (transfert de charges d'impôt de la Confédération aux cantons). En ce qui concerne les parties tierces, aucune information n'a été fournie concernant le cadre légal devant régler les activités de ces possibles prestataires externes. Les coûts d'exploitation et les répercussions liées à ces mesures d'externalisation devraient être exposées de manière exhaustive et détaillée. On craint de plus que certaines obligations de l'État (par ex. la poursuite pénale des infractions ou le contrôle des vignettes par les cantons) puissent être reprises par des particuliers. Il est incompréhensible que le Conseil fédéral laisse sans réponse les questions de qui perçoit la redevance et de qui contrôle et sanctionne les abus. Il est surprenant qu'aucune analyse n'ait été présentée concernant de possibles délégations de diverses tâches à des prestataires externes à l'administration fédérale ainsi que leurs effets (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

La délégation de certaines tâches à des tiers est refusée (GR), notamment l'exécution des contrôles et la poursuite pénale. Ces deux tâches sont de nature souveraine et devraient être exécutées par l'État et non par des particuliers (TG).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Pour des raisons politiques et au vu d'expériences négatives (par ex. Billag), un transfert de la compétence pour la perception d'émoluments à des tiers est refusée. Il serait irresponsable que la révision totale permette de remettre à des tiers de grandes quantités de données collectées pour contrôle et mesures de droit pénal (remise du monopole de sanction). L'acceptation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales diminuerait en peu de temps dans les mains d'un «Billag de la vignette» (ou similaire), sans parler des risques en matière de sécurité des données (UDC, FMS).

D'autres opposants au projet demandent que l'exécution soit autant que possible externalisée à des tiers, car la mise en œuvre serait plus avantageuse et plus compétente.

### • Modernisation sans utilité

La révision totale de la LVA contredit avant tout une simplification claire de la distribution et du contrôle par rapport au système existant (PLR). La forme de perception actuelle est bien rodée (UDC, FMS). Elle a fait ses preuves, elle est simple et familière à tout le monde (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa, ESA, FER, AESS). Cela fonctionne très bien, même pour ce qui est du contrôle (usam). L'utilité d'un changement de système est faible, tant pour les automobilistes (PLR, usam) qu'économiquement (frc). Un changement de système est discutable par rapport aux coûts d'investissement élevés (FER) et ne se justifie pas (TCS, auto-suisse, UPSA).

Ce système éprouvé, peu coûteux et peu compliqué devrait maintenant être remplacé par un système de surveillance très complexe et probablement cher. On devrait y enregistrer des millions de numéros de plaques et prendre des millions de photos avec des milliers d'appareils de prises de vue, les analyser, puis les détruire ensuite pour des raisons de protection des données. Des postes supplémentaires devraient être créés pour gérer le système de saisie en arrière-plan et le corriger le cas échéant; en même temps, les policiers qui procèdent au contrôle de la vignette de manière quasiment marginale lors de leurs patrouilles seraient à peine déchargés de travail. «Don't fix it if it's not broken», on ne devrait pas réparer ce qui n'est pas défectueux, voilà un dicton qui s'applique bien à ce projet: la charge de travail pour l'introduction et le contrôle de la vignette dépasse de loin l'utilité qu'on pourrait en attendre. Le changement de système proposé n'est pas nécessaire (AESS).

Il s'agit d'un changement de système brutal de la vignette autocollante à la vignette électronique (PLR). Un des principaux avantages de la vignette est sa flexibilité en matière de structure tarifaire (TI, PLR) et son fractionnement temporel (SZ, TI, PLR). Ces avantages sont explicitement exclus du projet (TI, PLR). Les principaux motifs qui parleraient en faveur de la vignette électronique sont ainsi caducs. Le maintien de la vignette autocollante actuelle est donc approprié (SZ).

Un des plus grands inconvénients de la vignette autocollante, à savoir sa durée de validité limitée à une année, devrait être conservé en cas de nouveau système. Il est inéquitable que des personnes des régions périphériques qui utilisent nettement moins l'autoroute que les personnes des grandes agglomérations doivent payer la même chose (AI).

Les faiblesses exposées dans le rapport concernant le risque de perte et la restitution sont exagérées (ESA). Le fait que la distribution de la vignette autocollante n'est possible que par le biais d'un coûteux réseau de points de vente est inexact (AI, ESA). La distribution a lieu sans problème et est peu coûteuse. L'argument d'un taux d'abus de 4 à 5 % n'empêche pas que cela fonctionne. Il y aurait également un taux d'abus pour tout autre système, que l'on ne pourrait empêcher que par un travail de contrôle disproportionné (AI). Le taux d'abus pourrait être encore réduit par le biais du «contrôle par des tiers» non encore mis en œuvre.

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Il faudrait aussi examiner la possibilité de percevoir une redevance pour l'utilisation des routes nationales plus élevée pour les véhicules étrangers. D'après le postulat 17.3363, une telle augmentation de la redevance devrait être combinée avec l'introduction d'un système de remboursement (à l'instar du péage en Allemagne). Ce n'est qu'en intégrant de tels modifications tarifaires qu'une plus-value effective serait créée et qu'un passage à la vignette électronique pourrait être justifié (PLR).

### • **Coûts élevés et risque élevé**

En raison du contexte incertain, le rapport explicatif ne permet pas de se prononcer de manière définitive sur les coûts effectifs du nouveau système. Les calculs des différents scénarios montreraient cependant qu'indépendamment de la structure, on ne peut partir sur l'idée d'un avantage substantiel par rapport au système actuel. Dans le meilleur cas, il en résulterait des recettes nettes plus élevées de l'ordre d'à peu près 10 millions de francs par année par rapport à la vignette actuelle (PLR). Bien que la vignette autocollante ait fait ses preuves, il faudrait maintenant procéder à des investissements élevés pour un système qui, au final, n'apporte aucune amélioration (PLR, CI Motards), qui serait plus mauvais que le système actuel et lié à de nombreux risques (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, UDC, asa). La mise en œuvre rigide proposée présente un mauvais rapport non proportionnel entre charge administrative accrue et utilité plutôt limitée pour les consommateurs (PLR). Il faut prendre en considération que les personnes résidant en Suisse n'ont pas toutes besoin d'une vignette. Elle ne devrait donc pas déjà être facturée automatiquement avec les impôts sur la circulation, car il en résulterait une charge supplémentaire pour les cantons. Le Conseil fédéral parle certes d'une baisse des coûts d'exploitation de l'ordre d'environ 13 millions de francs par année. D'un autre côté, le rapport du Conseil fédéral table sur 10 % de plaques de contrôle non identifiables. Vu les millions de véhicules qui empruntent annuellement le réseau des routes nationales, il en résulte une quantité à ne pas sous-estimer qui nécessitera d'engager des recherches très coûteuses en termes de ressources humaines pour le contrôle après coup (usam).

Des coûts d'investissement uniques relativement élevés s'y ajoutent. En cas d'exécution intégrale par la Confédération et les cantons, le Conseil fédéral part de l'idée d'au maximum 40 postes supplémentaires en termes de personnel (PLR). L'introduction de la vignette électronique comporte de grands risques de mise en œuvre. Ceux-ci ne devraient pas être pris pour des recettes nettes restant quasiment identiques (ESA).

On critique le fait que le rapport omette complètement les coûts d'exploitation. En comparaison avec les systèmes utilisés à Londres et Stockholm, on craint qu'aussi bien les coûts d'investissement que les coûts d'exploitation aient été très sous-estimés (TCS, auto-suisse, UPSA, CS, CP). Pour le système finalement choisi, on attend des estimations de coûts exhaustives et détaillées, notamment pour l'installation et la gestion du système (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

### • **Conséquences pour les cantons**

En cas d'introduction de la vignette électronique, il est très important que les cantons soient indemnisés correctement pour leurs prestations, comme c'est le cas aujourd'hui pour la distribution des vignettes autocollantes (AG). En outre, pour des raisons d'efficacité et de respect de la protection des données, seule la variante «Exécution et encaissement par la Confédération / auto-enregistrement» semble être la solution adéquate. Une implication des cantons dans l'exécution et l'encaissement de la vignette électronique est rejetée en tous points (SZ).

Un passage à la vignette électronique engendrerait des coûts considérables pour les cantons, notamment pour leurs systèmes informatiques, coûts qui n'ont pas été calculés ni mentionnés dans le rapport explicatif. La conception de la facturation de la vignette électronique pour les indigènes, qui devrait être incluse dans la facture de l'impôt annuel sur les véhicules, n'est pas terminée; sa mise en œuvre sera dans tous les cas onéreuse

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

(informatique et personnel pour le service à la clientèle dans les offices de la circulation routière) (GR, asa). Cependant, le transfert de la perception de la redevance aux cantons lié à une possibilité de délégation à l'asa pourrait être une variante qu'il faudrait examiner en détail (asa). Il est important en outre que la vignette électronique soit accessible à toute la population, sans que quiconque ne doive disposer d'une adresse électronique ou de matériel informatique. Il faut donc privilégier le paiement de la redevance avec l'impôt sur les véhicules à moteur (frc).

- **Protection des données insuffisante / risques de profils de mobilité**

L'avantage de la vignette autocollante réside dans son anonymat (AG, GR, OW, SZ, UR, UDC, FMS, asa, ESA) et qu'on peut la contrôler d'un simple coup d'œil sur le pare-brise (AG, GR, OW, SZ, UR, UDC, FMS, ESA, AESS).

On devrait collecter d'énormes quantités de données auprès d'une majeure partie de la population et des voyageurs, ce qui s'accompagne d'un certain potentiel d'utilisation abusive (usam). Cela s'applique également aux véhicules pour lesquels aucune redevance n'est perçue, mais dont le relevé pour le contrôle de l'assujettissement à la redevance est nécessaire (AG). On créerait ainsi les conditions techniques pour des profils de mobilité (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, UDC, FMS, asa, ESA, AESS, TCS, auto-suisse, UPSA, CS). Les exigences en matière de protection des données seraient liées à la technologie choisie (CP, TCS, auto-suisse, UPSA, CS). En fonction du système électronique utilisé, des défis tout à fait différents seraient posés.

Il convient en outre de souligner que des exigences élevées en matière de protection des données conduiraient inévitablement à une augmentation des coûts d'exploitation (TCS, auto-suisse, UPSA, CS).

D'autant plus que des tiers devraient également avoir accès aux données collectées (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa, CP). Il convient de rejeter cela avec fermeté (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa). Si l'on compare les compétences actuelles et futures du Préposé fédéral à la protection des données (si la nouvelle loi sur la protection des données est acceptée), celui-ci ne pourrait plus faire de contrôle pour déterminer si une entreprise chargée de la perception ou du contrôle n'utilise pas les données à des fins commerciales ou personnelles (frc). (Texte original: «*Vu les pouvoirs actuels et à venir du Préposé – si la nouvelle LPD est acceptée –, celui-ci ne pourrait pas faire des « audits » pour vérifier qu'une entreprise à laquelle on aurait délégué le mandat d'organe de perception ou de surveillance n'utilise pas les données récoltées à des fins commerciales ou personnelles.*»)

Une telle surveillance sans limite s'accompagne d'un certain potentiel d'utilisation abusive (AESS), malgré toutes les mesures de sécurité. Une possible publication de ces données, que ce soit par faute systématique ou vol de données, constituerait une violation importante de la sphère privée. Ce risque n'a pas été assez pris en compte lors de l'évaluation de la vignette électronique (ESA). Le système de contrôle proposé équivaut à une autre extension de l'État policier et le «conducteur transparent» sur qui on sait tout deviendrait réalité (AESS).

Comme la Confédération connaîtrait par le système de contrôle de la vignette électronique l'ensemble du trafic sur les autoroutes et celui sur rail par le biais des CFF, des profils de personnalité pourraient être établis sur la base des exemples de mobilité. Le projet doit donc contenir des dispositions en matière de protection des données plutôt fortes et fiables (DSB-TG).

De plus, il n'apparaît pas que la question de la transmission des données aux autorités de poursuite pénale a été examinée avec le soin nécessaire (AG, UDC, FMS). C'est étonnant si l'on pense que la question sensible de la divulgation de données en matière de péage en Allemagne a engendré une discussion politique large (AG). Sur la base de la discussion très

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

controversée concernant la perception des données de mobilité des usagers de la route, les dispositions semblent trop peu claires et il faudrait tenir plus compte de la révision en cours de la loi sur la protection des données (PLR).

Des contrôles par sondages sont l'expression de la relation de confiance entre l'État et les citoyens. Le fait que l'État accorde la confiance à ses citoyens dans le respect des lois en vigueur est une spécificité suisse profondément ancrée. Il n'y a aucune raison d'inverser ce rapport de confiance justement pour la perception de la redevance pour l'utilisation des routes nationales en introduisant un système de contrôle sans faille. Les automobilistes seraient ainsi placés sous un soupçon généralisé (AESS).

- **Inégalité de traitement entre détenteurs de véhicules suisses et étrangers**

De facto, les détenteurs de véhicules de l'étranger ne devraient pas compter sur des amendes confiscatoires en cas d'inobservation de l'assujettissement à la vignette, tandis que les détenteurs de véhicules qui habitent en Suisse seraient poursuivis avec toute la rigueur des sanctions. Ce mauvais traitement des détenteurs suisses n'existe pas avec la vignette autocollante. Cela ne doit pas se produire (AG, GR, OW, SZ, TI, UR, asa).

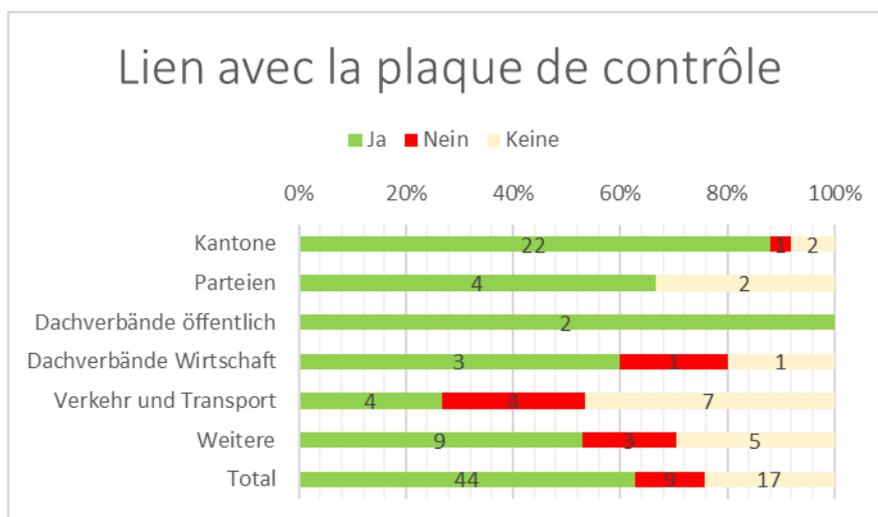
- **Précurseur pour Mobility-/RoadPricing**

En raison de la forme ouverte du projet, on craint que la Mobility Pricing (tarification de la mobilité) ne soit introduite (CP). La mise en œuvre proposée constitue un pas décisif vers une introduction de la tarification de la mobilité (AG, OW, SZ, TI, UR, UDC, FMS, ESA, usam, CI Motards, AESS, frc) ou d'autres mesures d'incitation comme des zones vertes (usam, AESS). Les profils de mobilité pour les vignettes électroniques se prêteraient parfaitement pour la réalisation d'un Road Pricing (péage routier), bien que celui n'ait pas encore trouvé de majorité politique (AG, OW, SZ, TI, UR). L'introduction d'une Mobility Pricing pour influencer la mobilité est toujours combattue (CP).

Le passage à la vignette électronique n'a aucune influence sur le financement du FORTA (CP), et si le FORTA ne pouvait pas couvrir les coûts à supporter, la question du prix de la vignette serait remise en question malgré la votation populaire. La question suivante se pose de toute façon: la vignette ne devrait-elle pas disparaître si une Mobility Pricing était introduite. Le projet doit donc être complété avec les réflexions au sujet de la Mobility Pricing (FER).

### 3.3.2 Question 1.2 Lien avec la plaque de contrôle

*Estimez-vous judicieux, sur le plan technologique, que le nouveau système repose sur la reconnaissance des plaques de contrôle des véhicules?*



## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

L'écrasante majorité des participants à consultation est d'avis qu'il est judicieux que le système repose sur la reconnaissance des plaques de contrôle (AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE OW SG, SH, SO SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PDC, pvl, PSS, UDC, SAB, UVS, Travail.Suisse, USS, economiesuisse, FSCC, motosuisse, ATE, ASA, Police Lausanne, FER, Stadt Freiburg, Verkehrspolizei Luzern, SCPVS, GastroSuisse, CI CDS, CCCS, FST). Une petite minorité s'y oppose (AI, usam, ESA, AESS, FMS, CI Motards, Swisscofel, privatim, ASETA).

Les **partisans** de la solution font remarquer que cette méthode a déjà fait ses preuves dans d'autres pays (PSS, FST, CI CDS), que la technologie utilisée depuis de nombreuses années est appropriée (TI) et qu'elle constitue une méthode courante de perception d'émoluments (ATE). Les plaques de contrôle sont un moyen d'identification logique (PBD) et du point de vue de la politique fiscal il est raisonnable de relier la redevance avec l'immatriculation routière proprement dite et non avec le véhicule (eonomiesuisse). Le fait que la redevance soit liée à la plaque de contrôle est saluée, aussi longtemps qu'une technologie plus simple et plus avantageuse ne soit pas disponible (pvl). Elle est plus simple d'exécution (AG, GR, OW, SZ, TG, UR, VD, VS ZG, ZH) et aurait de nets avantages en cas de changement de plaques (BS, SH, ZG, PSS, CCCS, FER), en cas de remplacement de pare-brise (ZG, FER) et en cas de changement de véhicule (GE, SH, PSS, FER). La plaque de contrôle permettrait de tenir compte de tous les aspects qui y sont liés, tels que la perte fréquente, le vol ainsi que le transfert de plaques de contrôle en cas de cession ou de décès (GE). Les plaques de contrôle changeraient moins souvent de détenteur que ce n'est le cas pour les véhicules (AG, OW, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, UDC).

Le PDC souligne que le système électronique de saisie des redevances routières de la Suisse devrait être compatible avec des systèmes existants ou en création du plus grand nombre possible d'États européens. La Suisse ne devrait pas utiliser une technologie de manière isolée, qui compliquerait la venue des touristes étrangers en Suisse et qui signifierait une bureaucratie inutile pour les touristes suisses en Europe. Une saisie de la plaque de contrôle a sûrement différents avantages; ainsi, les problèmes des plaques interchangeables seraient résolus et les détenteurs étrangers de véhicules ne seraient notamment pas préterités. Une saisie via une puce ou GPS aurait cependant l'avantage qu'il n'y aurait pas de deuxième enregistrement en cas de changement de canton d'un détenteur de véhicule et donc pas de deuxième paiement d'une vignette.

Comme la vignette ne pourrait plus être contrôlée visuellement, la reconnaissance via la plaque de contrôle est pertinente (GastroSuisse) et pourrait être rapidement mise en œuvre (CI CDS). La nouvelle réglementation serait une simplification bienvenue pour les détenteurs de véhicules (UVS). Elle pourrait être la solution la plus judicieuse à court et moyen terme, qui serait aussi acceptée par la population. De plus, on pourrait partir de l'idée (même si de considérables investissements seraient nécessaires) de mettre en œuvre un système de perception de la redevance sûr et convivial. Dans l'hypothèse que la plaque de contrôle soit aussi un moyen d'identification déterminant dans le trafic international, rien ne s'oppose à une utilisation de la plaque de contrôle pour la reconnaissance du respect de l'assujettissement à la redevance (BE, CCCS). L'acquittement de la redevance pour les véhicules indigènes combinée avec l'impôt sur les véhicules à moteur constitue une simplification (PSS).

Certains partisans du lien de la redevance à la plaque de contrôle font remarquer que la reconnaissance des plaques de contrôle pourrait permettre de collecter d'importantes données (anonymisées) pour la planification routière, à savoir pour le trafic d'origine et de destination, le trafic de transit et les catégories de véhicules (SG). Qu'il soit aussi concevable à l'avenir qu'un système, selon l'évolution, utilise la communication entre des véhicules (Travail.Suisse) ou qu'à l'avenir une structure tarifaire différenciée soit possible en lieu et place d'une redevance forfaitaire (PSS). Il y a un besoin de clarification pour les plaques journalières et les plaques professionnelles, le transfert, le vol ou la perte de plaques de

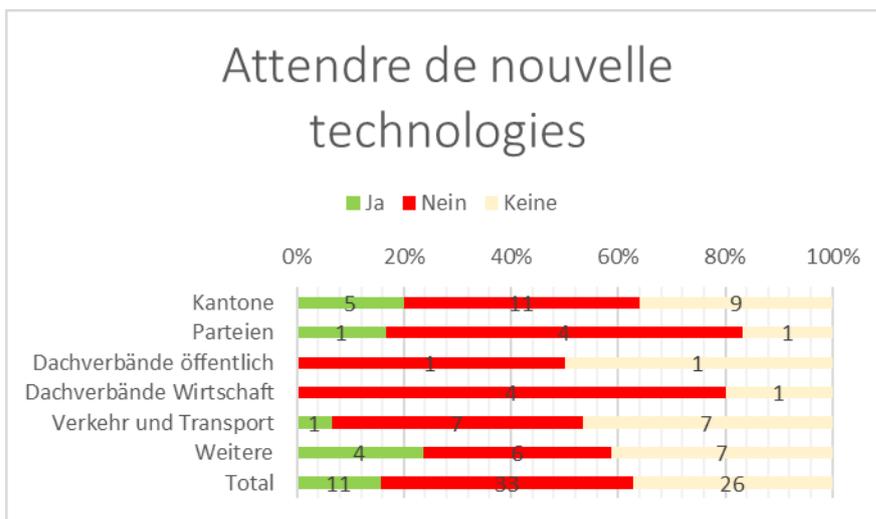
## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

contrôle (UR). On attire également l'attention sur le fait que différents problèmes de détail, voire complexes doivent être aussi clarifiés lors de l'élaboration des dispositions d'ordonnance et de la mise en œuvre technique. Ainsi, il faudrait définir pour la perception en Suisse la manière de procéder en cas de changement de plaques de contrôle pour un véhicule constant. La banque de données d'enregistrement devrait dans ce cas être actualisée au moyen d'une interface vers les systèmes d'immatriculation (SIAC). Le traitement de plaques de contrôle particulières (plaques interchangeable, exportation, douane, etc.) et les cas d'exception (par ex. réquisition de véhicules privés par l'armée) devraient encore représenter quelques défis (BE). Par ailleurs, on souhaite une clarification dans le message sur le fait que la reconnaissance vidéo constituerait une charge supplémentaire en ce qui concerne les divers véhicules étrangers (PBD) et qu'il soit clairement défini que la perception doive se fonder sur la plaque de contrôle ou sur le véhicule (GE).

Les **opposants** à un lien de la redevance avec la plaque de contrôle (AI, usam, ESA, AESS, FMS, CI Motards, Swisscofel, privatim, ASETA) déplorent que la reconnaissance des plaques de contrôle ne soit pas toujours garantie (Swisscofel), qu'un tel système engendrerait de grands investissements et qu'en cas d'introduction il serait déjà obsolète sur le plan technologique (AI). Du point de vue de la protection des données, la reconnaissance de la plaque de contrôle au moyen de prises de vue vidéo avec une comparaison de tous les détenteurs de véhicules soumis à la redevance doit être remis en question. Il faudrait pour le moins garantir impérativement au moyen de la technique que les images vidéo ne puissent exclusivement être utilisées que pour la répression d'éventuelles contraventions et qu'il soit déjà exclu sur le plan technique de pouvoir établir des profils de mobilité ainsi que l'utilisation à des fins de recherche ou pour d'autres motifs (privatim). Avec un tel système, tous les utilisateurs des routes nationales seraient saisis et contrôlés. Ce serait un pas de plus vers un État policier (usam). De plus, on renvoie à l'évolution et les possibilités de l'Internet des objets, qui devrait se généraliser aussi dans les véhicules. Il serait ainsi possible d'identifier sans équivoque chaque véhicule sur la route et sans grand investissement technologique. La reconnaissance complexe, coûteuse et imprécise des véhicules via la plaque de contrôle serait obsolète (ESA).

### 3.3.3 Question 1.3 Attendre de nouvelles technologies

*Devrait-on attendre que d'autres technologies soient à disposition? Dans l'affirmative, à quelle technologie pensez-vous?*



Une minorité mise sur de nouvelles technologies et donc sur le fait d'attendre qu'elles soient disponibles (AG, AI, GR, UR, ZG, UDC, ESA, FER, Swisscofel, privatim, CCCS).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Près de la moitié des participants à la consultation sont d'avis qu'il ne faut pas attendre de nouvelles technologies et que la perception de la vignette électronique doit donc avoir lieu sur la base de la plaque de contrôle (BE, BL, BS, GE, JU, SG, SH, SO, TG, VD, ZH, PBD, PDC, pvl, PSS, UVS, Travail.Suisse, USS, usam, economiesuisse, FSCC, AESS, FMS, motosuisse, ATE, CI Motards, ASAA, Police Lausanne, Stadt Freiburg, Verkehrspolizei Luzern, SCPVS, CI CDS, ASETA).

Les **partisans** le justifient en premier lieu aussi par l'évolution technologique future incertaine (SSSC) ou les assistances de conduite intégrées en augmentation et la communication entre les véhicules, ce qui permettrait un «platooning» et ainsi une utilisation plus efficiente des routes. Par l'utilisation de ces technologies, les coûts d'investissement pour la vignette électronique disparaîtraient, les coûts d'exploitation seraient minimisés et supportés dans une large mesure par les utilisateurs. La question se pose de savoir comment justifier une redevance pour l'utilisation des routes nationales si les véhicules réunis en «platoons» avaient plutôt le caractère d'un trafic pendulaire public (FER). De même, on renvoie à l'évolution et les possibilités de l'Internet des objets, qui devrait se généraliser dans les véhicules. Il serait ainsi possible d'identifier sans équivoque chaque véhicule sur la route et sans grand investissement technologique. De ce fait, la reconnaissance complexe, coûteuse et imprécise des véhicules via la plaque de contrôle deviendrait obsolète (ESA). Il est important que les futures procédures d'exécution et de contrôle n'engendrent pas de travaux inutiles et disproportionnés. Il faut aussi examiner attentivement les coûts d'investissement (CCCS).

D'autres sont d'avis qu'on trouve assez d'exemples en Europe pour de telles technologies (AI) ou que jusqu'ici aucun système n'a encore été introduit dans l'ensemble de l'Europe (UR). Il faut donc attendre la norme de l'UE (Swisscofel) ou attendre qu'une technologie soit disponible, qui garantisse une compatibilité avec d'autres systèmes (UR).

Indépendamment de cela se posent des questions au sujet de la protection des données, car chacun serait surveillé (FER). Il faut donc privilégier un système qui n'autorise aucun profil de mobilité (ZG, privatim).

Par ailleurs, il faut veiller à ce que le transfert des données des offices d'immatriculation cantonaux à l'Administration fédérale des douanes (AFD) passe exclusivement par MOFIS (système d'information des véhicules à moteur du Contrôle fédéral des véhicules) ou le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) de l'Office fédéral des routes. Pour des raisons de coûts, la responsabilité d'un transfert de données direct entre les autorités cantonales et l'AFD ne pourrait pas être assumée (AG). Un passage de la vignette autocollante à la perception électronique n'est donc possible au plus tôt que si la Confédération crée les technologies nécessaires pour le transfert des données (AG, GR).

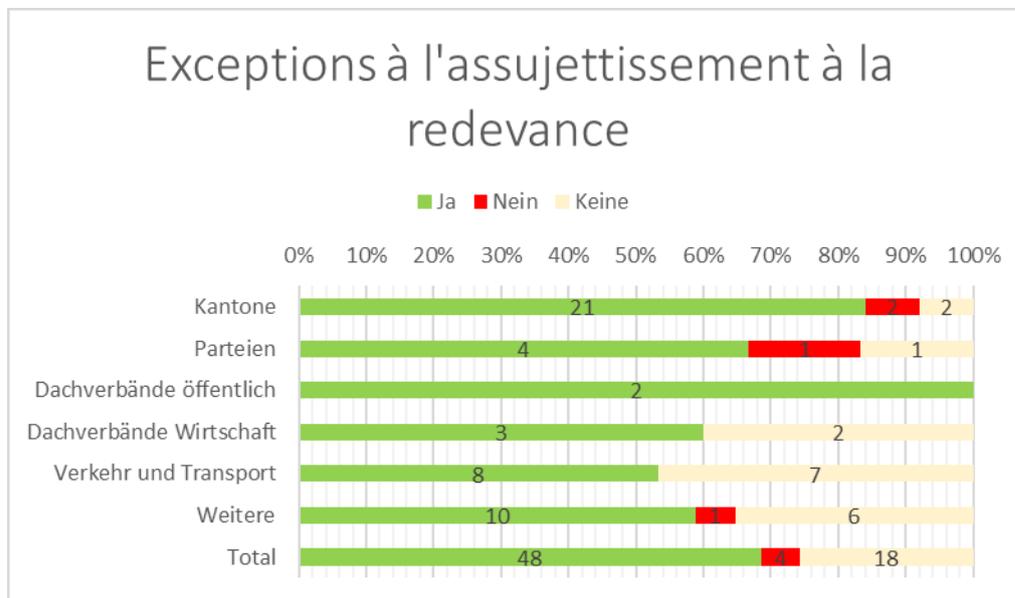
Les **opposants** font remarquer que le système en fonction depuis 1985 est encore efficace aujourd'hui (usam) et que la technologie nécessaire et éprouvée pour la mise en œuvre est disponible (CI CDS, PBD). Celle-ci pourrait être utilisée durablement (PBD) et est suffisante à moyen terme, même si le rapport coût - utilité n'est pas optimal et que de plus on réaliserait des recettes comparativement plus faibles avec un montant d'investissement relativement élevé (economiesuisse). À l'avenir, on peut certes se représenter un système qui, en fonction de l'évolution, utilise la communication entre véhicules (Travail.Suisse), ce qui est déjà un fait aujourd'hui et qui va prendre de l'ampleur avec les véhicules autonomes (ATE). L'évolution technologique avance à grands pas (BE, ATE) et n'est pas prévisible (SO, PSS). C'est pourquoi il est judicieux de choisir une formulation neutre sur le plan technologique (BE, SO, PSS). La conception concrète par le Conseil fédéral au moment de la mise en œuvre est sûrement judicieuse (BE). La proposition en discussion est formulée de manière assez ouverte pour pouvoir réagir à d'éventuelles évolutions (SO, PSS, ATE, FST), sans qu'il faille chaque fois entreprendre une révision de loi (PSS, FST). Une attente n'est pas efficace (SO, PSS) et également peu nécessaire, à la condition que la solution choisie soit susceptible

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

d'évolution et utilise les moyens virtuels actuels (GE). Attendre retarderait le projet (PBD, PSS). En raison de la délégation généreuse au Conseil fédéral, il y aurait assez de marge de manœuvre pour tenir compte des évolutions technologiques les plus récentes (USS).

### 3.3.4 Question 2 Exceptions à l'assujettissement à la redevance

*Approuvez-vous les exceptions à l'assujettissement à la redevance?*



L'écrasante majorité des participants à consultation approuve pleinement ou pour le moins partiellement les réglementations concernant les exceptions (AI, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE OW SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH, PBD, PDC, pvl, UDC, SAB, UVS, Travail.Suisse, usam, economiesuisse, FSCC, motosuisse, ATE, CI Motards, ASA, Police Lausanne, FER, Stadt Freiburg, Swisscofel, SCPVS, GastroSuisse, CI CDS, CCCS, FST, ASETA).

Sur les quatre participants à la consultation qui rejettent les réglementations concernant les exceptions (AG, SZ, Verkehrspolizei Luzern, PSS), seul le canton de Schwyz se prononce contre les exceptions. Il les trouve injustes. Elles créeraient de nombreux problèmes d'exécution et de délimitation. Les trois autres opposants aux réglementations concernant les exceptions n'ont des remarques que contre certaines exceptions, comme une partie des partisans.

Il faudrait préciser que les exceptions prévues s'appliqueraient indépendamment du genre de perception (via la plaque de contrôle ou le véhicule) (GE).

L'exception prévue pour les remorques et les side-cars de motos est expressément soutenue (motosuisse).

En plus des véhicules d'entretien des routes nationales déjà proposés dans le P-LVA, des exceptions sont demandées pour tous les véhicules d'entretien des routes (NE, Police municipale Lausanne), et aussi pour les véhicules engagés dans des opérations de secours en cas de catastrophe, d'incendie et d'accident, les véhicules exécutant des courses lors d'expertises officielles et lors d'exams officiels pour l'obtention du permis de conduire ainsi que pour les remorques fixes munies d'une plaque de contrôle (AG). En revanche, il faudrait supprimer l'exonération de l'assujettissement à la redevance pour les véhicules équipés de plaques de contrôle militaires ainsi que pour les véhicules loués ou réquisitionnés munis d'un autocollant M+. L'armée et le DDPS doivent aussi fournir leur contribution pour préserver

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

l'environnement (PSS). De légères adaptations des exceptions sont en outre nécessaires si les plaques de contrôle devaient servir de base pour l'enregistrement (FST).

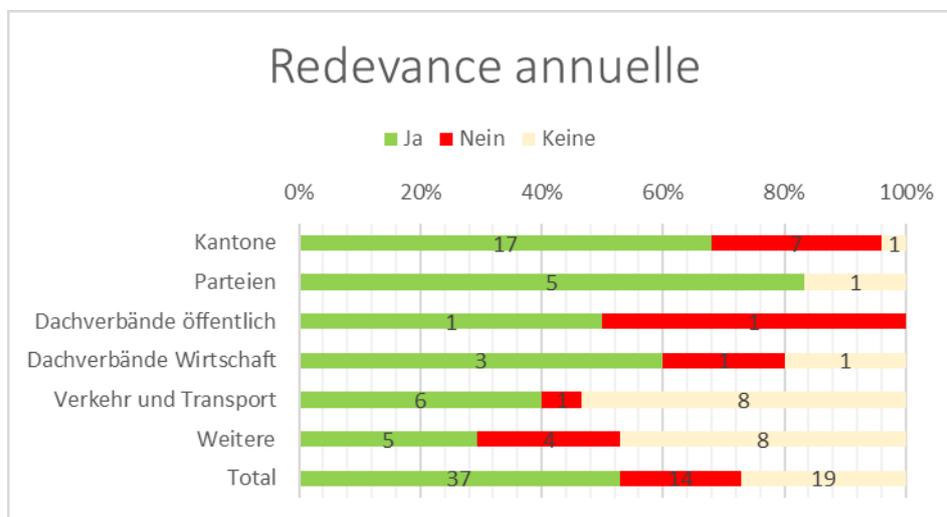
Les exceptions ne doivent pas conduire à une augmentation de la redevance pour les autres usagers de la route (GastroSuisse). Une perception des taxes fondée sur le principe de causalité est expressément soutenue. Les exceptions citées dans cette perspective doivent être judicieuses et efficaces (CI CDS). Elles divergeraient à peine des réglementations actuelles. L'approbation est subordonnée au fait de ne pas créer de problèmes d'exécution et de délimitation (SO).

Les exceptions devraient être reconnues par le système lors du contrôle d'une manière simple et sûre, sans intervention manuelle. Le catalogue doit être structuré en conséquence. Les informations correspondantes et les tests de plausibilité techniques devraient être assurés par les systèmes d'immatriculation fédéraux (SIAC, réquisition par l'armée, etc.) (BE). Des exceptions conformes pourraient s'avérer judicieuses et doivent donc être en principe approuvées et analysées en profondeur. Il est important que l'exonération de l'assujettissement à la redevance n'entraîne pas de coûts supplémentaires pour le contrôle, si cette tâche reste du ressort des corps de police (CCCS). Les exceptions vont très loin et sont difficilement contrôlables (Verkehrspolizei Luzern).

Si la perception de la redevance est fondée sur la plaque de contrôle, l'exonération des plaques professionnelles devient caduque (NE) et on n'accorde de l'attention aux plaques professionnelles exonérées que les jours ouvrables; le contrôle apparaît difficile (VD).

### 3.3.5 Question 3.1 Redevance annuelle

*Approuvez-vous le fait qu'une seule période de taxation soit prévue (un an), à l'exclusion de toute redevance de courte durée?*



Un peu plus de la moitié des participants à la consultation est d'accord qu'il n'y ait qu'une seule période de taxation (1 an) et qu'aucune vignette de courte durée ne soit prévue (AG, AR, BL, GE, GL, GR, NE, OW, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PDC, pvl, PSS, UDC, SAB, USS, usam, economiesuisse, hotelleriesuisse, FSCC, ESA, AESS, motosuisse, ATE, CI Motards, Police Lausanne, FER, Stadt Freiburg, SCPVS).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

S'y opposent: BE, BS, FR, JU, UVS, Travail.Suisse, FMS, Swisscofel, GastroSuisse, FST et ASETA.

Les **partisans** invoquent le fait qu'une redevance de courte durée n'a aucun sens en cas de redevance annuelle de 40 francs (GL, SG, PDC, SAB, FER). En comparaison aux tarifs des autoroutes pratiqués dans les pays voisins, le montant de 40 francs est relativement modeste (SAB). Il est juste que les utilisateurs étrangers doivent payer la redevance pleine, car celle-ci est plus basse que les redevances comparables à l'étranger et que, contrairement aux détenteurs de véhicules immatriculés en Suisse, ils n'ont pas cofinancé les routes nationales (motosuisse). L'égalité de traitement est garantie si tout le monde doit payer la même redevance (ATE). Pour les redevances de courte durée, les montants seraient si faibles que leur rapport aux coûts d'encaissement serait hors de propos (PBD). Ils entraîneraient des pertes de recettes, ce qui n'est pas souhaité (VD) ou alors la redevance annuelle devrait être augmentée en conséquence. Le consensus à ce sujet manquerait néanmoins (SO, TI, UR) ou ce ne serait pas opportun et devrait être réexaminé ultérieurement (PSS). Pour des raisons de commodité et du point de vue de la politique des transports, des redevances de courte durée seraient certes judicieuses. Comme la période de taxation est cependant en lien direct avec le montant de la redevance (les objectifs budgétaires de la redevance ne pourraient être atteints qu'avec des recettes équivalentes), un fractionnement temporel dans le présent contexte n'est pas judicieux (economiesuisse). Il apparaît actuellement inopportun d'entreprendre des modifications du calcul de la redevance. Ces aspects doivent être discutés en relation avec le financement global des routes nationales (GR). Les utilisateurs principaux d'une redevance de courte durée seraient les détenteurs de véhicules immatriculés à l'étranger. Une redevance réduite pourrait dans ces cas entraîner une augmentation du trafic sur le réseau suisse des routes nationales, ce qui doit être rejeté. Même sans l'introduction de redevances de courte durée, le projet amènerait des simplifications pour divers groupes d'utilisateurs occasionnels, notamment pour les détenteurs de véhicules équipés de plaques interchangeable (pvl). L'exécution d'une redevance annuelle serait plus simple si elle était déléguée aux cantons. Des périodes de taxation différentes compliqueraient l'ensemble. D'autant plus que le moment de facturation des impôts cantonaux sur les véhicules à moteur est différent selon le canton et ne va pas de pair avec celui de la redevance pour l'utilisation des routes nationales. Le canton de Neuchâtel et hotelleriesuisse sont favorables au début flexible de la durée de validité de la redevance annuelle.

Les **opposants** à la redevance annuelle demandent notamment l'introduction d'une vignette de courte durée ou d'autres périodes de taxation (FR). De l'avis des régions périphériques et du tourisme, l'absence d'une redevance de courte durée est un des plus grands inconvénients de la vignette autocollante et cela ne devrait en aucun cas être maintenu (AI). En ce qui concerne l'enregistrement prévu, il est facile techniquement de mettre en place une redevance de courte durée. Les touristes ne devraient pas non plus subir une charge inéquitable. Beaucoup d'entre eux ne séjournent que brièvement en Suisse. Percevoir le montant annuel s'avère disproportionné (FST, GastroSuisse).

Une redevance de courte durée devrait être introduite si la redevance est augmentée (JU, TG). Elle devrait être par exemple de dix jours ou mensuelle (SZ) ou une vignette touristique valable deux mois pour la moitié du prix annuel (Swisscofel). L'introduction devrait être examinée, par exemple pour les véhicules vétérans et les motos (FMS).

L'absence d'une redevance de courte durée entraînerait notamment dans l'espace frontalier un transfert de trafic non souhaité de l'autoroute vers le réseau routier secondaire. Des redevances de courte durée pourraient contrer cet effet et même au final entraîner des recettes supplémentaires, si des personnes qui renoncent aujourd'hui à l'achat d'une vignette achetaient désormais une vignette de courte durée. Le renoncement à introduire des redevances de courte durée justifié par des aspects financiers est dès lors incompréhensible (BS, UVS).

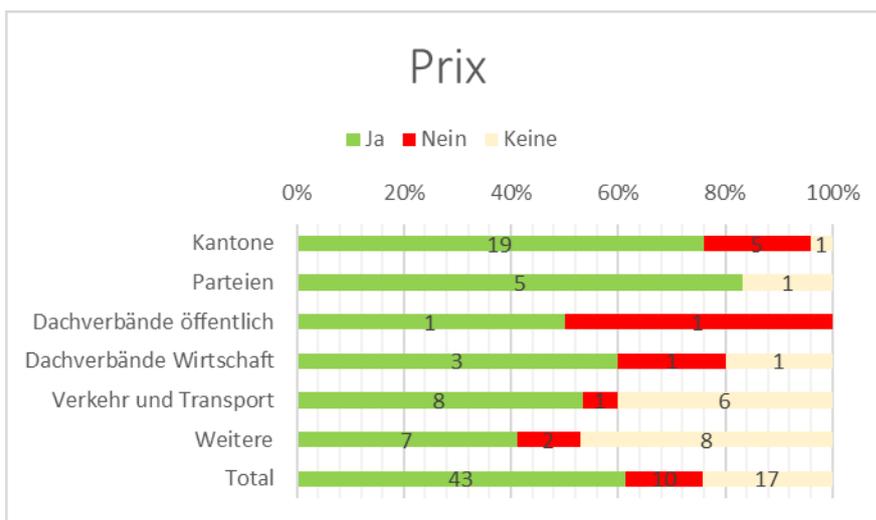
## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Avec le nouveau système, une flexibilisation de la période de taxation serait en outre possible. La vignette annuelle ne doit donc plus être liée à l'année civile. Cela répondrait aux attentes des touristes, lorsqu'ils souhaitent par exemple passer des vacances en Suisse durant les fêtes de fin d'année et durant le mois de février. Ils ne devraient plus acheter qu'une seule vignette au lieu de deux. L'introduction d'une redevance de courte durée réduirait les coûts des vacances en Suisse et soulagerait ainsi financièrement les touristes. Cela renforcerait le tourisme suisse dans un contexte extrêmement concurrentiel avec les pays environnants. En outre, une redevance de courte durée attirerait plus de touristes, ce qui permettrait de vendre également plus de vignettes électroniques (GastroSuisse).

A l'horizon de réalisation 2023 et ultérieurement, il apparaîtra judicieux de discuter préalablement de nouveau au niveau parlementaire de la question d'une légère augmentation de la redevance annuelle et de l'utilisation des nouvelles possibilités pour des redevances de courte durée. Ce sera avant tout par la perception de redevances de courte durée que l'on pourra améliorer l'acceptation auprès des usagers de la route en provenance de l'étranger. Cela est aussi certainement dans l'intérêt du tourisme. Il s'agit en l'occurrence d'un des principaux avantages qui pourrait être réalisé avec la nouvelle solution technique. La formulation prévue ferait que sa mise en œuvre pratique serait durablement exclue (BE, CCCS).

### 3.3.6 Question 3.2 Prix

*Approuvez-vous le fait que la redevance annuelle soit maintenue à 40 francs?*



Plus de la moitié de participants à la consultation sont d'accord pour que la redevance soit maintenue à 40 francs (AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TI, UR, VD, VS, ZH, PBD, PDC, pvl, PSS, UDC, SAB, USS, usam, economiesuisse, FSCC, ESA, AESS, ACS, FMS, motosuisse, ATE, CI Motards, Police Lausanne, FER, Swisscofel, SCPVS, GastroSuisse, FST, ASETA).

Ne sont pas d'accord: BS, OW, SZ, TG, ZG, Stadt Freiburg, Travail.Suisse, UVS, CI CDS, Freunde Nationalstrassen.

Bien que la redevance soit faible en comparaison avec l'étranger (PSS) et qu'il devrait être possible dans quelques années d'introduire une augmentation avec des variations temporelles (USS) ou qu'une augmentation à 100 francs serait justifiée (UR), les **partisans** mettent en avant que le peuple suisse a rejeté clairement en 2013 l'augmentation du prix de la vignette (GR, SO, TI, UR, PDC, PSS, UDC, SAB, USS, usam, economiesuisse, ESA, motosuisse, FER) et que le Conseil fédéral n'a fait valoir aucun besoin de financement plus

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

élevé (pvl), et qu'après l'acceptation du fonds pour le trafic d'agglomération et les routes nationales, il n'y a plus nécessité d'augmenter le prix de la vignette (usam, economiesuisse).

Le montant devrait être maintenu si aucune redevance de courte durée n'est introduite (BE). Si une augmentation de la redevance n'apparaît pas non plus réaliste à long terme compte tenu de redevances de courte durée, il faut se demander pourquoi on devrait faire rapport tous les cinq ans au sujet de la période de taxation et du montant de la redevance (BE). D'un autre côté, ce projet est bien accueilli. Cela permettra de procéder régulièrement à une réévaluation et d'éventuelles adaptations (PSS). Si une redevance de courte durée et la flexibilisation de la période de taxation entraînent en ligne de compte, la redevance annuelle ne devrait pas être augmentée. Il faudrait contrer les baisses de recettes avec d'autres économies de coûts. Le passage à la vignette électronique va réduire quelques charges. Le système de distribution fastidieux va par exemple disparaître. C'est pour cela que l'ensemble du processus devrait être conçu de manière plus efficace, ce qui permettra aussi d'économiser des coûts (GastroSuisse).

Le changement de système ne doit pas être utilisé de manière abusive pour augmenter la redevance annuelle. Ce projet ne devrait contenir que le changement de technologie (PBD). D'un autre côté, on pourrait augmenter modérément la redevance annuelle si nécessaire en cas de fractionnement de la vignette ou de réduction pour les motos et les remorques pour contrer les diminutions de recettes (FST).

On exige plus de vérité des coûts auprès de tous les modes de transport, un aménagement du territoire plus intelligent et une meilleure utilisation des structures de trafic existantes (pvl) ainsi que, malgré le rejet du Conseil fédéral, l'acquittement d'une redevance pour l'utilisation des routes nationales plus élevée pour les véhicules de livraison pour compenser les exceptions de l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit ainsi que la redevance sur le trafic des poids lourds (PSS). En outre, la redevance pour les motos et les remorques devrait être réduite de moitié (FMS) et le montant de la redevance devrait être consigné au niveau de la loi pour qu'il soit toujours soumis au contrôle parlementaire (economiesuisse).

Une **minorité** n'est pas d'accord avec le prix maintenu (BS, OW, SZ, TG, ZG, UVS, Travail.Suisse, CI CDS, Stadt Freiburg, Freunde Nationalstrassen). Le prix de la vignette devrait être augmenté (OW, TG) modérément (SZ, ZG). Le prix avantageux ne permet pas un pilotage financier (BS). Il empêche les interventions ayant un effet incitatif. Il dépossède ainsi la vignette électronique d'une de ses forces. D'un point de vue urbain, une diversification des offres et une marge de manœuvre pour une tarification différenciée sont souhaitables (UVS). On ne peut pas conclure de la votation de 2013 que le peuple suisse va rejeter toute augmentation (Travail.Suisse). Compte tenu du renchérissement, de l'extension du réseau des routes nationales et des coûts de maintenance élevés (CI CDS) ou de coûts externes (Travail.Suisse), une augmentation du prix est appropriée. De plus, elle est incontournable pour le financement du FORTA. Par ailleurs, on pourrait par ce biais percevoir des redevances différenciées et conformes au principe de causalité (CI CDS). Une augmentation à 60 francs est possible, ce qui engendre une marge de manœuvre en vue d'une redevance de courte durée (Travail.Suisse).

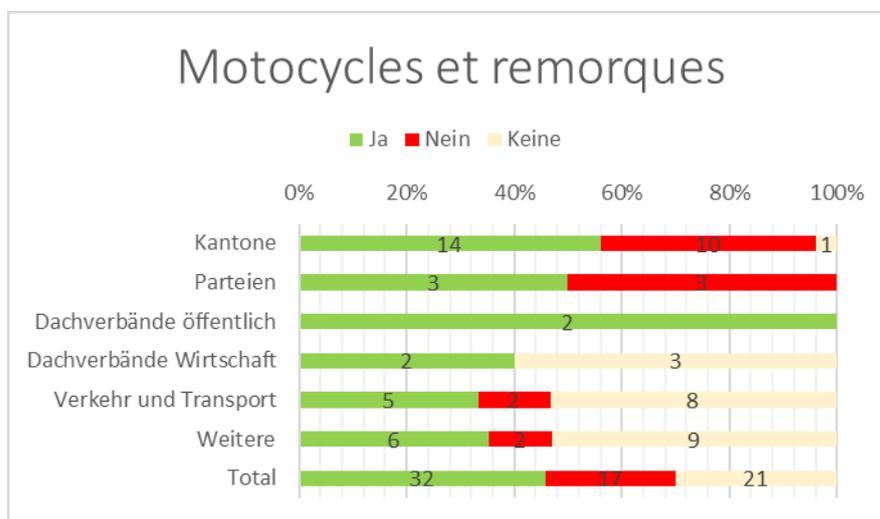
Les Freunde Nationalstrassen demandent une réduction de la redevance annuelle à 10 francs. Depuis le début des années 90, d'importants excédents dans le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) ont été enregistrés. À la fin 2008, la provision dans le FSCR atteignant presque les 5 milliards de francs. À cause d'une mauvaise gestion politique et d'une utilisation peu efficace des ressources, cette provision se serait volatilisée des deux tiers en à peine dix ans.

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Avec une baisse de la redevance annuelle, on donnera en outre une marge de manœuvre politique pour la réduction urgente nécessaire de l'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants.

### 3.3.7 Question 3.3 Motocycles et remorques

*Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse réduire de la moitié au plus la redevance pour les motocycles et les remorques?*



Près de la moitié des participants à la consultation approuvent les délégations de compétences au Conseil fédéral pour définir la redevance pour les motocycles et les remorques (BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, UR, ZG, PBD, PDC, PLR, SAB, UVS, Travail.Suisse, usam, FSCC, ESA, FMS, motosuisse, CI Motards, Police Lausanne, Stadt Freiburg, SCPVS, GastroSuisse, FST, ASETA).

Un quart environ des participants s'y opposent (AG, AI, AR, OW, SO, SZ, TI, VD, VS, ZH, pvl, PSS, UDC, ATE, Freunde Nationalstrassen, FER, Swisscofel).

Les **partisans** avancent divers arguments. Ils sont d'accord tant que la redevance n'augmente pas pour les autres usagers de la route (GastroSuisse). Une telle réduction pourrait le cas échéant être soumise à un test de plausibilité et doit donc être examinée en profondeur (ESA). Elle pourrait donc être aussi réalisée avec la vignette autocollante (FMS). Pour les motocycles, une certaine baisse apparaît appropriée en raison du faible poids du véhicule et une utilisation saisonnière pour l'essentiel (motosuisse), car ils ne surchargeraient pas le trafic dans la même ampleur que les autres véhicules (PBD, usam) et que la mesure est compatible avec les exigences climatiques (NE). L'entretien des routes doit cependant être également fait pour les motocycles (PBD). La majeure partie des remorques ne sont que peu utilisées sur le réseau des routes nationales (NE), ce qui conduit à une charge beaucoup plus faible (usam). En outre, une redevance est déjà acquittée pour le véhicule tracteur, raison pour laquelle une baisse pour les remorques semble justifiée (PBD). La même argumentation s'appliquerait aux touristes, ceux-ci n'utilisent pas les routes durant toute l'année mais uniquement pour une courte durée pendant leur séjour de vacances. Les touristes devraient donc également être soulagés au moyen d'une redevance de courte durée.

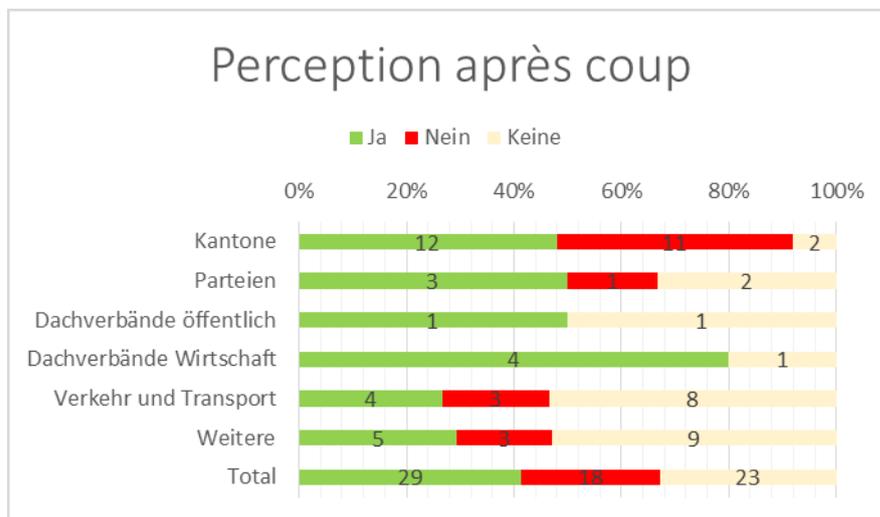
La moitié de la redevance apparaît déjà élevée en comparaison avec la redevance pour véhicules à quatre roues. Il faudrait donc inscrire dans la loi que la redevance pour les motocycles et les remorques s'élève au maximum à la moitié de la redevance normale (PLR, motosuisse). D'un autre côté, il n'y a aucun besoin pour la redevance actuelle relativement

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

basse et le compte routier perdrait un grand montant en cas de diminution par deux de la redevance. Une formulation potestative serait donc saluée. On ne pourrait cependant en faire usage que si la redevance pour l'utilisation des routes nationales est plus élevée qu'aujourd'hui (PDC).

### 3.3.8 Question 4.1 Perception après coup

*Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse prévoir l'acquittement après coup de la redevance?*



Presque la moitié des participants approuvent une perception après coup de la redevance (AR, BE, BL, BS, NE, SG, SH, SO, JU, VD, VS, TI, PBD, pvl, PSS, UVS, economiesuisse, USS, usam, Travail.Suisse, ATE, FSCC, motosuisse, ASA, Police Lausanne, Stadt Freiburg, SCPVS, GastroSuisse, FER).

Un quart environ des participants s'y opposent (AG, AI, GE, GL, GR, SZ, OW, UR, TG, ZG, ZH, UDC, ESA, FMS, CI Motards).

Le scénario du paiement après coup n'est pas compris de la même manière par les participants à la consultation. En relation avec les tâches de l'année civile, les personnes consultées considèrent la terminologie trompeuse (BE, CCCS). Neuf organes interrogés s'expriment en faveur de la possibilité d'acquittement après coup (BL, BS, SG, SH, Police Lausanne, PSS, CCCS, ASA). Pour le cas d'une perception de la redevance pour les véhicules indigènes par les cantons avec l'impôt sur les véhicules à moteur, la perception après coup est vue comme nécessaire à cause des périodicités différentes de l'impôt sur les véhicules à moteur et est expressément saluée (SO, VD, VS, PBD, motosuisse, ATE, PSS, economiesuisse). Lors de l'élaboration du projet, l'acquittement après coup a cependant aussi été prévu pour une autre raison, à savoir pour alléger la situation dans les bureaux de douane et éviter la formation de bouchons lors de l'enregistrement. Le PDC estime compliquée une perception après coup par rapport aux contrôles.

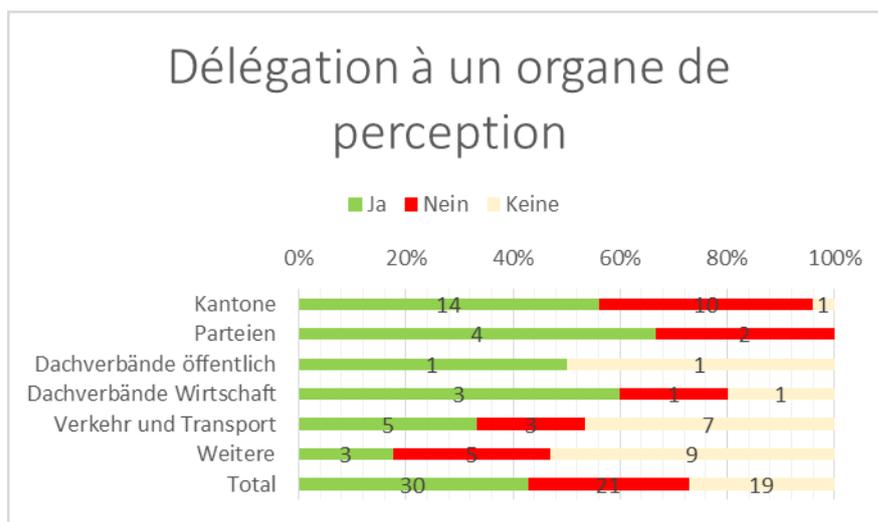
Seuls deux participants à la consultation rejettent expressément l'acquittement de la redevance après-coup (UR, Swisscofel). À la lumière du principe de l'égalité de traitement, la perception après coup est cependant considérée comme problématique par d'autres participants à la consultation, car les conducteurs étrangers pourront traverser la Suisse sans s'acquitter d'un paiement et des contrôles seraient difficilement applicables (GL, UR, ZH, CVP, CCCS, Swisscofel). Dans ce contexte, les précités déplorent en partie des explications au sujet du modèle de contrôle (CCCS). De plus, on craint des charges élevées liées à l'encaissement (GL, UR, ZG, ZH). Certains participants à la consultation demandent la suppression de l'art. 9, al. 2 (ZG). GastroSuisse souhaite limiter la perception après coup

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

de la redevance à la redevance annuelle. Pour les vignettes de courte durée qu'elle demande, elle estime nécessaire un paiement par avance pour les touristes pour des motifs de transparence des coûts. La FST souhaite la transparence des coûts en faveur des touristes en renonçant pour ceux-ci à l'acquittement de la redevance après coup.

### 3.3.9 Question 4.2.1 Délégation à un organe de perception

*Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer tout ou partie de la perception de la redevance à un organe de perception extérieur à l'administration fédérale?*



40 % des participants à la consultation approuvent une externalisation de la perception de la redevance à un organe de perception extérieur à l'administration (BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, OW, SG, SH, SO, TG, ZG, ZH, PBD, PDC, PLR, pvl, SAB, economiesuisse, USS, usam, CCCS, ESA, motosuisse, AESS, ASA, Police Lausanne, SCPVS, CI CDS).

Quelque 30 % s'y opposent (AG, AI, AR, GR, JU, SZ, TI, UR, VD, VS, PSS, UDC, Travail.Suisse, ATE, FMS, CI Motards, FER, Stadt Freiburg, Swisscofel, FST, ASETA).

Une partie des cantons se prononce en faveur d'une telle délégation de tâche (BE, BL, BS, FR, GE, GL, NE, OW, SG, SH, SO, ZH), ainsi que la Police Lausanne, la SCPVS, certaines associations (economiesuisse, CI CDS, motosuisse, SAB, CFF, usam, ASA, AESS) et des partis (PBD, PLR, pvl et PDC). Une délégation de tâche n'est parfois approuvée ou plutôt approuvée que si les tâches sont déléguées aux cantons ou à l'asa (FR, TG, PBD, asa). Quelques partisans ne plaident pour une délégation de la perception de la redevance que sous réserve d'une protection des données renforcée en conséquence (USS, PDC) ou que la responsabilité globale et la maîtrise des données restent du ressort de l'AFD (VD, VS, ESA). Le canton de Genève souhaiterait que la perception de la redevance soit assurée sur le plan suisse par une seule unité. L'UVS comprend en principe l'externalisation, elle déplore toutefois l'absence d'informations pour évaluer les conséquences d'un système de vignette électronique. Les avantages devraient être présentés de manière détaillée dans le message.

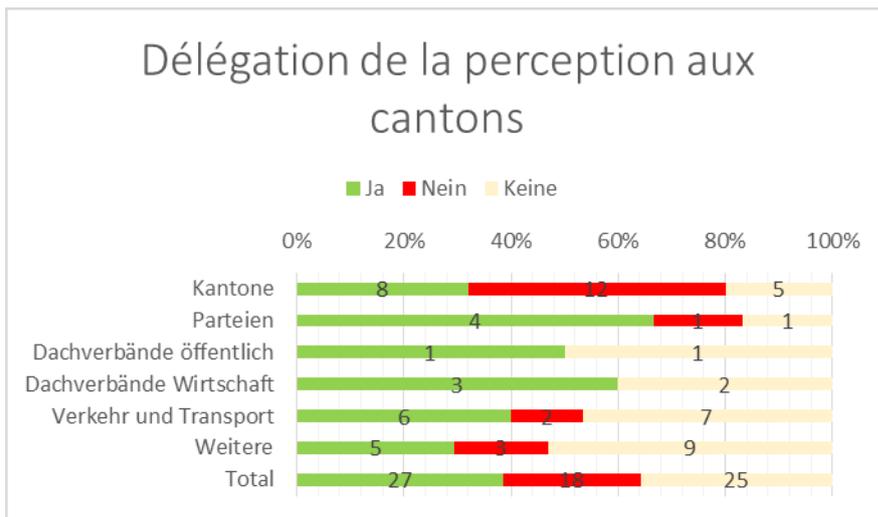
Il y a un sentiment de rejet d'une externalisation de la perception de la redevance auprès de plusieurs cantons (AI, AG, AR, GR, JU, LU, SZ, TI, UR, VD, VS), de Stadt Freiburg, du PSS, de l'UDC et de groupes d'intérêt (ATE, FMS, FER, FST, Travail.Suisse). Comme justification de la position de rejet, la discussion politique porte sur l'organe de perception de la redevance pour la radio et la télévision (FER, ATE). Une partie des participants à la consultation est d'avis que l'encaissement par l'État peut également être effectué de manière économique et efficace (AI, Swisscofel). La vente des vignettes autocollantes par des tiers

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

aujourd'hui ne devrait pas être assimilé à la compétence de percevoir la redevance et les compétences qui en découlent pour la gestion d'un système d'enregistrement et pour l'édition de décisions sur l'assujettissement à la redevance (cf. art. 12 s. P-LVA) (AG, UDC). La délégation de la compétence pour la perception d'impôts et de taxes dans le domaine des véhicules est rejetée pour des raisons politiques. Il serait notamment irresponsable de remettre à une organisation privée les énormes quantités de données collectées (AG, SZ, TI, VD, ATE).

### 3.3.10 Question 4.2.2 Délégation de la perception aux cantons

*Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer tout ou partie de la perception de la redevance aux cantons?*



Quelque 40 % des participants à la consultation approuvent une délégation de la perception aux cantons (BL, GR, JU, NE, SG, SH, TG, TI, PBD, PDC, pvl, PSS, SAB, economiesuisse, usam, Travail.Suisse, ATE, CCCS, ESA, motosuisse, ASA, AESS, FER, SCPVS, Police Lausanne, Verkehrspolizei Luzern, Stadt Freiburg).

Environ un quart refuse la délégation (AG, AI, AR, BE, GE, GL, OW, SO, SZ, UR, ZG, ZH).

Quelques-uns sont **favorables** à une délégation aux cantons (BL, FR, GR, LU, NE, PBD, PDC, pvl, PSS, economiesuisse, FMS, CCCS, Motosuisse, Police Lausanne, Travail.Suisse, usam, ASA, Stadt Freiburg, SCPVS), notamment pour le cas de possibles synergies avec l'impôt sur les véhicules à moteur (NE, PBD, pvl, PSS, economiesuisse) et la possible réduction des abus par les détenteurs de véhicules immatriculés en Suisse. On cite cependant aussi des défis techniques, notamment le problème des périodicités cantonales différentes de la perception de l'impôt sur les véhicules à moteur (JU, VS) ainsi que les interfaces à créer (VS). On attend pour une partie un système centralisé exploité par la Confédération pour la perception de la redevance (ESA, SG) en lieu et place de l'intégration dans le système de perception cantonal. Une autre question ouverte est l'indemnisation des cantons pour la perception de la redevance (JU, SG, SH, SZ, TI, VD, PDC, asa, SAB). Pour le canton de Thurgovie, une délégation de la tâche à l'asa est envisageable. L'asa pourrait s'imaginer reprendre cette tâche, mais elle constate que le passage prévu à une vignette électronique déclencherait des coûts considérables pour les cantons et notamment pour les systèmes informatiques, ce qui n'a pas été calculé ni mentionné dans le rapport explicatif. La conception de la facturation de la vignette électronique pour les indigènes avec la facture de l'impôt annuel sur les véhicules n'est également pas terminée; sa mise en œuvre sera dans tous les cas onéreuse (informatique et personnel pour le service à la clientèle dans les offices de la circulation routière) (FR, LU, VS, asa). Des participants à la consultation,

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

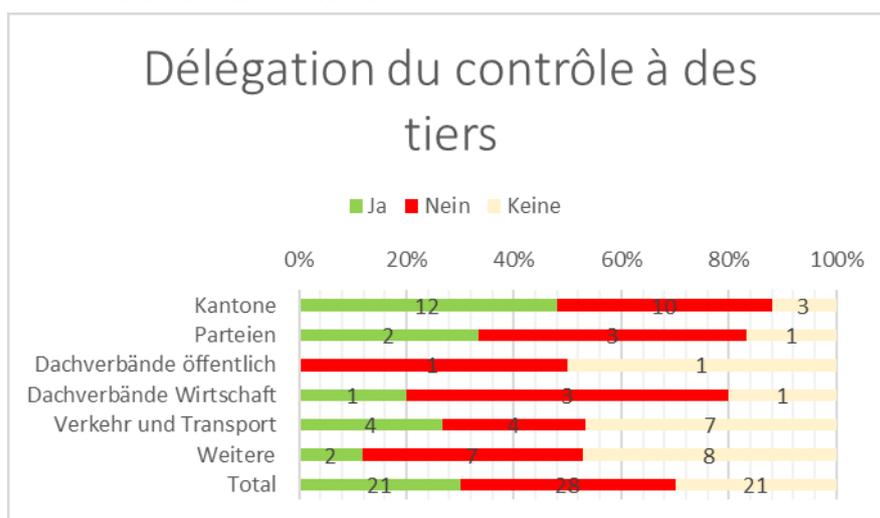
notamment les cantons, estiment ne pas être en possession d'informations détaillées suffisantes pour s'exprimer de façon qualifiée (BS, PDC).

La délégation de la perception de la redevance aux cantons est **rejetée** par de nombreux participants à la consultation pour différentes raisons (AG, AI, AR, BE, GE, GL, SO, SZ, UR, ZG, ZH, SVUDCP, CCCS, ATE, CI Motards, FST, Swisscofel). L'implication des cantons rendrait la perception lourde et inutilement compliquée (BE, SO). Les autorités cantonales d'immatriculation font déjà des annonces aux applications spécialisées de la Confédération via MOFIS ou SIAC. La Confédération dispose ainsi de toutes les informations en lien avec la redevance et pour le test de plausibilité dans le cadre des contrôles (GL, OW, SZ, ZG). Les systèmes de perception et de contrôle devraient être identiques tant pour les véhicules et assujettis suisses qu'étrangers (BE). Une interface d'enregistrement simple, uniforme et orientée web avec des possibilités de paiement en ligne, fondée sur les banques de données de la Confédération, s'impose dans les circonstances actuelles (BE, SO, CCCS).

Un couplage avec la facturation de l'impôt sur les véhicules à moteur n'a aucun sens. D'une part, tous les véhicules qui sont soumis à la redevance ne sont pas tous soumis à l'assujettissement cantonal à l'impôt. D'autre part, la prestation à facturer ne serait pas un montant devant être impérativement payé, car les détenteurs de véhicules pourraient décider eux-mêmes s'ils souhaitent utiliser le véhicule concerné sur les routes nationales. *«Le canton est opposé à percevoir la vignette avec les impôts sur les véhicules cantonaux: la perception du montant de la vignette avec les impôts des véhicules n'est pas envisageable, car le bordereau d'impôts est une décision de taxation avec voie de réclamation, alors que la vignette est une invitation à payer.»* (GE). *Même si les charges résultant de la facturation et de l'octroi de renseignements était indemnisées, des ressources en personnel supplémentaires, en plus de ressources financières, seraient nécessaires pour l'extension de la facturation* (BE, OW, SZ, VD). En déléguant les tâches en relation avec la vignette autocollante à l'asa, les services cantonaux des automobiles auraient réduit pratiquement à zéro les charges en personnel pour la perception de la redevance (BE).

### 3.3.11 Question 5.1 Délégation du contrôle à des tiers

*Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer l'exécution des contrôles à des tiers?*



Près d'un tiers des participants à la consultation **approuvent** que le Conseil fédéral puisse déléguer les contrôles à des tiers (BE, BL, BS, GE, NE, OW, SG, SH, SO, UR, ZG, ZH, pvl, PSS, economiesuisse, FSCC, ESA, motosuisse, ASA, CCCS, Police Lausanne).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Quelque 40 % des participants à la consultation s'y **opposent** (AG, AI, GL, GR, JU, SZ, TG, TI, VD, VS, PBD, PDC, UDC, SAB, USS, usam, Travail.Suisse, ATE, FMS, CI Motards, AESS, FER, FST, Swisscofel, SCPVS, Verkehrspolizei Luzern, ASETA, Stadt Freiburg).

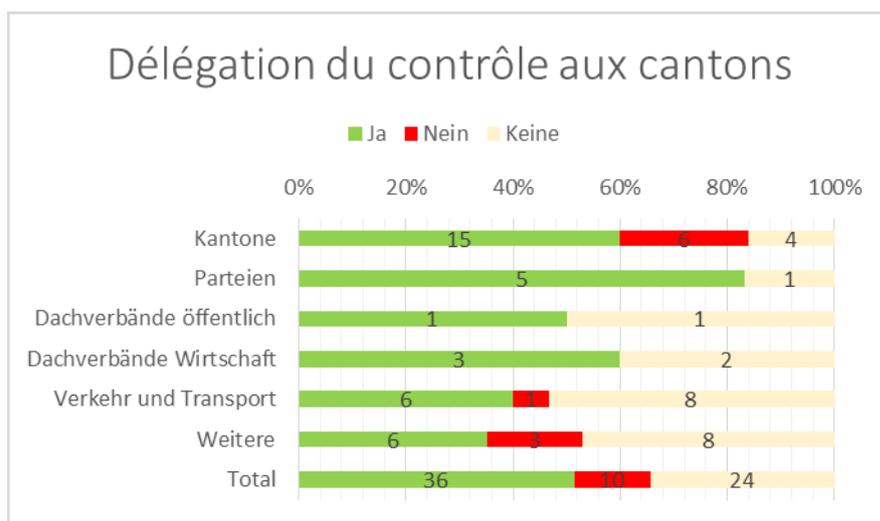
Le PDC demande s'il faut une infrastructure de contrôle fixe ou si des contrôles ponctuels (comme cela est le cas aujourd'hui) ne seraient pas suffisants (PDC). Dans le message, on devra donc exposer les avantages et les conséquences financières d'un système de contrôle ponctuel au lieu d'un système de contrôle fixe.

Seule une minorité des participants peut se réjouir d'une délégation des tâches de contrôle à des tiers (BE, BL, BS, OW, SG, SH, SO, ZH, PSS, ESA, motosuisse, FSCC, ASA, Police Lausanne). Quelques-uns veulent voir limiter le rôle des tiers à des contrôles administratifs (NE, ZG, CCCS) et n'autoriser en aucun cas de contrôles par des tiers sur la chaussée (NE, TG, CCCS). Une partie demande l'application de la procédure de l'amende d'ordre (UR), une autre partie attache de l'importance à des normes élevées en ce qui concerne la protection des données (pvl). Le canton de Genève demande de tenir compte de la responsabilité du préposé à la protection des données et, par analogie au droit genevois en matière de protection des données, la possibilité d'audit de tiers. De plus, il faut prévoir un for suisse (GE); economiesuisse estime en principe possible la délégation du contrôle à des tiers. Comme il n'existe pas de compétences de contrainte pour des particuliers, cela n'est dans le cas présent ni opportun ni efficient.

La majorité rejette en principe le contrôle par des tiers (AG, AI, GL, GR, JU, LU, SZ, TG, TI, VD, VS, Stadt Freiburg, PBD, PDC, UDC, ATE, FER, FMS, CI Motards, SAB, ASETA, Swisscofel, USS, usam, FST, Verkehrspolizei Luzern, SCPVS, AESS) et est favorable à un contrôle par la Confédération (FST). On ne saurait admettre que la Confédération réduise la quote-part de l'État par une externalisation à des tiers privés chers (AI).

### 3.3.12 Question 5.2 Délégation du contrôle aux cantons

*Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer l'exécution des contrôles aux cantons?*



Plus de la moitié des participants à la consultation sont **d'accord** que le Conseil fédéral puisse déléguer le contrôle aux cantons (AG, BL, GR, JU, NE, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PDC, pvl, PSS, UDC, SAB, economiesuisse, usam, Travail.Suisse, ATE, FSCC, ESA, motosuisse, AESS, ASA, FER, Police Lausanne, Swisscofel, Verkehrspolizei Luzern, SCPVS, Stadt Freiburg).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

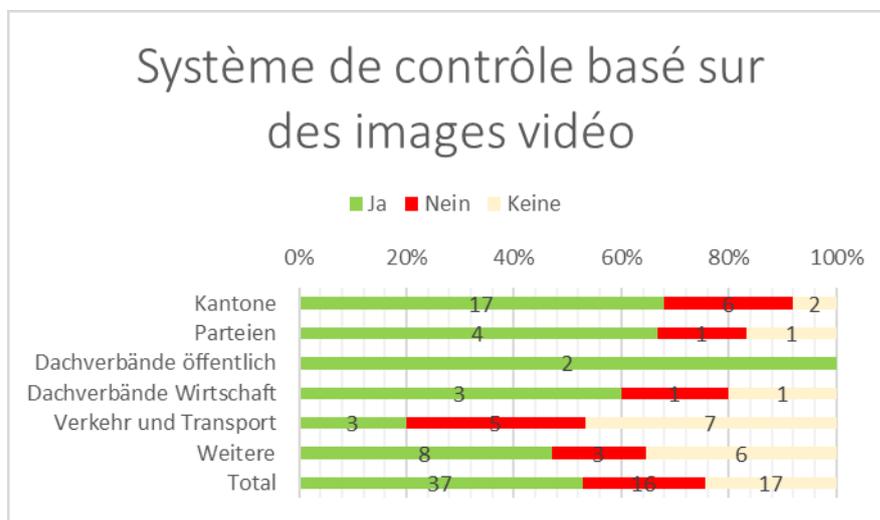
Quelque 15 % se sont prononcés **contre** (AI, BE, GE, GL, OW, SZ, FMS, CCCS, FST, ASETA).

La possibilité de déléguer ou de laisser les contrôles aux cantons est, en principe, bien acceptée par une majorité des participants à la consultation (FR, JU, LU, SG, SH, SO, TG, TI, VD, VS, ZG, PBD, pvl, PSS, UDC, Police Lausanne, Verkehrspolizei Luzern, ATE, economiesuisse, ESA, FER, motosuisse, SAB, FSCC, usam, ASA, Swisscofel, Travail.Suisse, AESS). Le respect de l'obligation de la vignette pourrait être contrôlé lors de contrôles de la circulation (SO, PBD). La condition étant un équipement correspondant, notamment pour le contrôle de véhicules étrangers (SO, TI; UR, SCPVS). On fait en partie remarquer expressément que cet équipement et la responsabilité globale du système et des données devraient être assumés par la Confédération, à savoir l'AFD (ESA) et qu'il ne devrait pas en résulter de coûts supplémentaires pour les cantons (SO, ZH, PDC, usam). Le canton d'Argovie voit une collaboration entre la Confédération et les cantons, pour autant que la Confédération ne puisse pas assumer cela elle-même. economiesuisse doute qu'il s'agisse de la solution la plus économique.

D'autres rejettent le fait de déléguer le contrôle aux cantons (AI, BE, GE, GL, OW, SZ, CCCS, FMS). Les corps de police devraient d'abord être équipés d'une infrastructure technique correspondante pour être en mesure d'exécuter des contrôles simples et efficaces. Il faut se demander de toute façon si la perception de la redevance est vraiment du domaine de compétence de la police (BE, BL, CCCS). Un engagement au front en faveur de la sécurité routière est plus important (BE, CCCS).

### 3.3.13 Question 5.3 Système de contrôle basé sur des images vidéo

*Approuvez-vous la mise en place d'un système de contrôle électronique basé sur des images vidéo?*



Un peu plus de la moitié des participants à la consultation **approuvent** la mise en place d'un système de contrôle électronique basé sur les images vidéo (BE, BL, BS, FR GE, GL, JU, OW, SG, SH, SO, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PDC, pvl, PSS, SAB, UVS, economiesuisse, USS, Travail.Suisse, ATE, FSCC, motosuisse, ASA, CCCS, FER, GastroSuisse, CI CDS, Police Lausanne, FST, SCPVS, Stadt Freiburg).

Environ un cinquième des participants s'y **opposent** (AG, AI, GR, NE, SZ, TI, UDC, usam, ESA, FMS, CI Motards, AESS, privatim, Swisscofel, ASETA).

**Pour la grande majorité des partisans, un tel système de contrôle est envisageable** (BE, BL, BS, GE, OW, SG, SH, SO, UR, VS, ZG, ZH, Police Lausanne, pvl, PSS, CCCS,

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

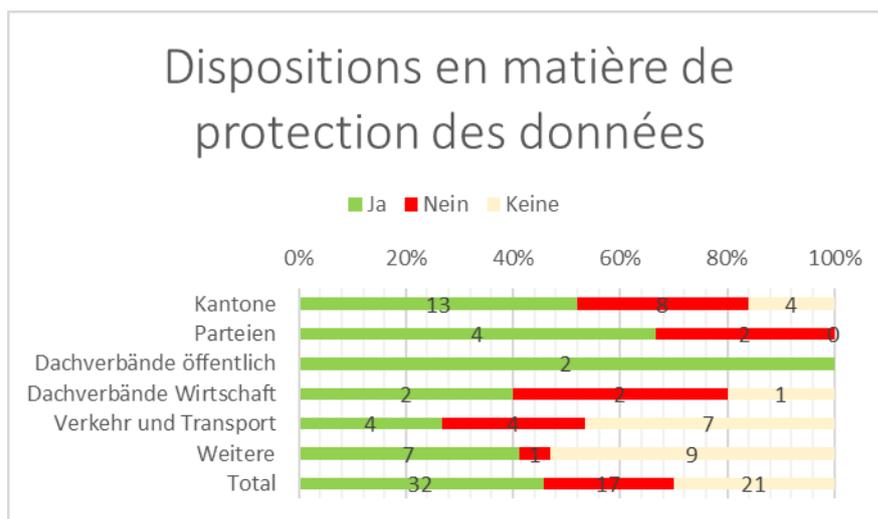
economiesuisse, CI CDS, FSCC, ASA). En même temps, on demande l'ouverture du système pour des développements (PSS, CI CDS). Le PDC souhaite que le message expose les avantages et les inconvénients ainsi que les conséquences financières d'un possible système de contrôle ponctuel (comme cela est fait aujourd'hui pour les contrôles de vitesse) en comparaison avec une infrastructure de contrôle fixe. La suppression proposée des images vidéo de véhicules enregistrés est plusieurs fois citée comme condition impérative (VS). Il en est de même pour une affectation du traitement des données à la répression de contraventions au sens du P-LVA. Dans la mesure du possible, une autre utilisation devrait déjà être exclue techniquement (ZG).

Quelques participants à la consultation expriment des doutes et posent des questions. Ainsi, on doute que dans quelques années des systèmes basés sur des images vidéo seront encore une solution acceptable sur le plan des coûts. On se demande comment cela sera compatible avec l'acquittement de la redevance après coup. Le canton de Soleure et le pvl suggèrent d'examiner dans quelle mesure le système de contrôle pourra être relié aux postes de contrôle RPLP existants.

Le canton de Neuchâtel et l'ESA Burgdorf **rejettent** clairement la mesure.

### 3.3.14 Question 6 Dispositions en matière de protection des données

*Approuvez-vous les dispositions relatives à la protection des données?*



Près de la moitié des participants à la consultation **approuvent** les dispositions relatives à la protection des données (AR, BE, BL, BS, GL, JU, SG, SH, TG, TI, UR, VD, VS, PBD, PDC, pvl, PSS, SAB, UVS, USS, Travail.Suisse, ATE, FSCC, motosuisse, ASA, FER, GastroSuisse, CI CDS, Police Lausanne, SCPVS, FST, Stadt Freiburg).

Un cinquième des participants en revanche ne les **approuvent pas** (AG, GE, GR, NE, OW, SZ, ZG, ZH, PLR, UDC, economiesuisse, usam, ACS, ESA, FMS, AESS, privatim).

Tous les participants à la consultation accordent une grande importance à la protection des données en relation avec l'introduction de la vignette électronique et demandent l'application diligente des dispositions ainsi que la suppression prévue des données.

Quelques cantons approuvent les dispositions relatives à la protection des données sans autres compléments (BE, BL, BS, FR, SG, SH, UR, VS) ainsi que la Police Lausanne, le pvl, le PSS, la FSCC et l'ASA.

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

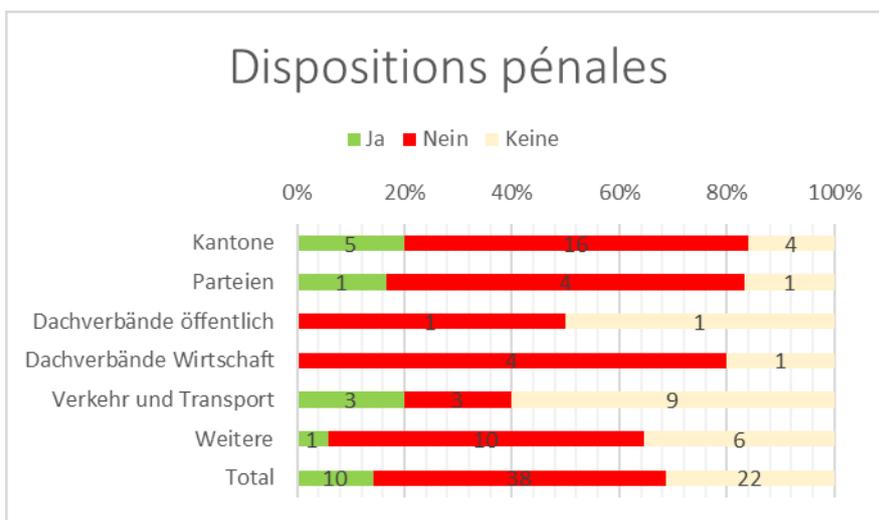
La conférence des préposés cantonaux à la protection des données ainsi que les préposés à la protection des données des cantons AG, GE, LU et ZH ainsi que le PLR, l'ACS et economiesuisse demandent diverses améliorations des dispositions relatives à la protection des données. Pour l'essentiel, il faut tenir compte de l'affectation et édicter des charges législatives claires dans le présent projet. De plus, l'utilisation dans un autre but que celui autorisé des données personnelles relevées doit être exclue par le biais de la technique. Les propositions concernant les diverses dispositions relatives à la protection des données sont restituées de manière détaillée sous chiffre 3.3.1.

Le canton d'Obwald, auto-suisse et la CCCS ne souhaitent pas que des quantités énormes de données sensibles soient saisies.

Le droit d'accès de tiers auxquels la perception de la redevance aurait été déléguée est souvent jugé comme critique, notamment l'accès aux données contenues dans le SIAC. Ces étapes vers le spectre du fichage – des données personnelles entre les mains de particuliers – suscitent une grande inquiétude (VD, ACS, asa).

### 3.3.15 Question 7 Dispositions pénales

*Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer la poursuite pénale à des tiers?*



Seuls quelque 15 % des participants à la consultation **approuvent** le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer la poursuite pénale à des tiers (BS, OW, SH, TI, UR, PSS, FSCC, ESA, motosuisse, Police Lausanne).

Environ 55 % s'y **opposent** (AG, AI, AR, BE, BL, GE, GL, GR, NE, SG, SZ, TG, VD, VS, ZG, ZH, PBD, PDC, pvl, UDC, SAB, economiesuisse, USS, usam, Travail.Suisse, FMS, CI Motards, AESS, CCCS, GastroSuisse, FER, CI CDS, FST, Swisscofel, ASETA, SCPVS, Verkehrspolizei Luzern, Stadt Freiburg).

Une externalisation des compétences pénales à des tiers, que la LVA en vigueur autorise, est rejetée majoritairement pour le P-LVA (AG, AI, AR, BE, BL, GE, GR, GL, NE, TG, SG, SO, SZ, ZH, PBD, CP, pvl, CCCS, FSCC, economiesuisse, FER, FMS, GastroSuisse, CI CDS, CI Motards, SAB, USS, usam, FST, UDC, Swisscofel, Travail.Suisse, Verkehrspolizei Luzern, SCPVS, Stadt Freiburg, AESS). Le monopole pénal de l'État ne doit pas être cédé à des tiers mais doit rester à l'AFD (CCCS), aux cantons (NE, ZG) ou à d'autres services étatiques (usam).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Peu de cantons (BS, OW, SH, UR, TI), le PSS ainsi que l'ESA et motosuisse sont cependant favorables à l'externalisation des compétences pénales à des tiers. Le canton d'Uri souhaite que la compétence soit limitée à la procédure de l'amende d'ordre. La Police Lausanne peut se rattacher à une délégation de tâches à des tiers, pour autant que la LAO et l'OAO soient révisées en conséquence. Le PSS accorde de l'importance à ce que les contrats soient conclus par le DFF.

### 3.4 Commentaires des différentes dispositions de la révision

L'UVS demande les adaptations suivantes aux articles 6 et 8:

#### **Art. 6 Période de taxation**

<sup>1</sup> L'acquiescement de la redevance donne droit à l'utilisation des routes nationales des classes I et II pendant un an.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut introduire des redevances réduites qui donnent droit à l'utilisation des routes nationales des classes I et II pendant des périodes plus courtes.

#### **Art. 8 Réexamen de la période de taxation et du montant de la redevance**

Le Conseil fédéral réexamine au moins tous les cinq ans la période de taxation et le montant de la redevance. Il adresse au Parlement un rapport sur les résultats du réexamen et transmet le cas échéant des adaptations.

#### **Art. 9, al. 2 Perception - acquiescement après coup de la redevance**

Proposition de suppression du présent article; l'acquiescement après coup de la redevance conduit à une charge élevée en matière de contrôle et d'encaissement (ZG).

#### **Art. 10 Enregistrement**

(DSB-LU) D'après l'art. 10, al. 1 s., P-LVA, ce ne sont pas seulement les véhicules à moteur et remorques soumis à la redevance ou leurs plaques de contrôles qui devront être enregistrés électroniquement mais aussi ceux qui ne sont pas soumis à la redevance au sens de l'art. 4 P-LVA. À cause du principe de proportionnalité selon lequel seules les données personnelles nécessaires à la réalisation du but doivent être traitées, cette solution semble au premier chef discutable. En raison des contrôles automatisés, le contrôle subséquent des véhicules à moteur et remorques non soumis à la redevance, ou de leurs plaques de plaques de contrôle, serait fastidieux en cas de contrôle s'ils n'étaient pas enregistrés. Dans ce contexte, l'obligation d'enregistrement prévue pour les véhicules à moteur non soumis à la redevance, ou leurs plaques de contrôle, apparaît adéquate.

En raison de cette obligation d'enregistrement intégrale, il y a des risques de modifications du but problématiques en matière de protection des données par rapport aux données personnelles collectées (établissement de profils de mobilité, utilisation à des fins de recherche, etc.). Il faut tenir compte au moyen de la technique de la juste aspiration de la protection des données, en excluant d'emblée par le biais de la technique l'établissement de profils de mobilité, l'utilisation des enregistrements à des fins de recherche ou d'autres traitements non liés au but de données personnelles saisies. L'art. 10 P-LVA doit être donc complété en conséquence.

#### **Art. 12 et 13 Distinction des rôles et des compétences de l'organe de perception de la redevance**

Le projet prévoit à l'art. 12 la possibilité de déléguer la perception de la redevance à un organe de perception extérieur à l'administration fédérale (organe de perception de la redevance). En cas de délégation partielle, le Conseil fédéral doit décider quelles compétences concrètes il délègue à des tiers. Ainsi par exemple la perception de la redevance et la gestion du système d'enregistrement, tandis que d'autres tâches comme la

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

prise de décisions pourraient rester du ressort de l'AFD. Le catalogue de compétences de l'art. 13, al. 1, ne tient cependant pas suffisamment compte de cette possibilité de délégation partielle. Il faut dès lors prévoir dans la loi que le Conseil fédéral définisse dans le détail les compétences qu'il entend déléguer à l'organe de perception de la redevance. En conséquence, il faut faire explicitement état de toutes les tâches partielles.

**Proposition des CFF:** la délégation de la perception de la redevance (art. 12) et les droits et obligations qui y sont liés (art. 13) doivent être récapitulés dans un article et être complétés comme suit:

- Art. 12 Délégation de la perception de la redevance
- <sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut déléguer tout ou partie de la perception de la redevance:
  - a. à un organe de perception extérieur à l'administration fédérale (organe de perception de la redevance);
  - b. aux cantons
- <sup>2</sup> Si le Conseil fédéral délègue tout ou partie de la perception de la redevance à un organe de perception de la redevance, il définit les compétences qui en découlent, notamment:
  - a. la saisie des assujettis à la redevance;
  - b. la perception de la redevance auprès des personnes assujetties à la redevance;
  - c. l'exécution de l'encaissement auprès des personnes assujetties à la redevance;
  - d. l'introduction de la procédure de poursuite;
  - e. la gestion du système d'enregistrement;
  - f. la prise de décisions sur l'assujettissement à la redevance;
- <sup>3</sup> Le Département fédéral des finances (DFF) conclut les contrats nécessaires.
- <sup>4</sup> Si l'organe de perception de la redevance constate des contraventions, il transmet à l'AFD les moyens de preuve nécessaires à la poursuite pénale.
- <sup>5</sup> Il publie chaque année un rapport sur ses activités ainsi que ses comptes annuels.
- <sup>6</sup> L'AFD exerce la surveillance de l'organe de perception de la redevance et des cantons auxquels il a été fait appel.

### Art. 13, al. 3                    Compétences de l'organe de perception de la redevance

#### Aucune obligation d'autonomie structurelle de l'organe de perception

La nécessité d'autonomie structurelle au sens de l'art. 13, al. 3, complique la délégation de la perception de la redevance à des tiers. Les objectifs énumérés dans le rapport explicatif (utilisation exclusive de l'indemnité contractuelle pour la perception de la redevance et toute la transparence nécessaire sur l'affectation des ressources) peuvent aussi être réalisés par d'autres mesures, comme par exemple des normes comptables.

**Proposition des CFF:** il faut supprimer l'art. 13, al. 3.

### Art. 15                    Contrôles

S'il est fait appel des tiers (particuliers) pour l'exécution des contrôles, il s'agit, du point de vue de la protection des données, d'un traitement sur mandat au sens de l'art. 10a LPD et de l'art. 22 OLPD. Dans le cadre des dispositions d'exécution du Conseil fédéral, les exigences de garantie de l'art. 22 OLPD doivent être assurées et réglées de manière concrète (LU).

### Art. 17                    Exploitation d'un système d'information

Le canton de Vaud propose l'adaptation de texte suivante: «Un système d'exploitation d'information est exploité par l'AFD pour l'exécution de la présente loi.»

Les proposés à la protection des données des cantons LU, TG et ZH: la liste des tâches à accomplir dans le cadre du système d'information visée à l'art. 17, al. 2, P-LVA est bien accueillie quant à son principe. Il faut cependant garantir que les données personnelles contenues dans le système d'information soient strictement affectées et ne soient donc traitées qu'en relation avec la redevance à acquitter pour l'utilisation des routes nationales des classes I et II. Une utilisation plus étendue du système d'information ou des données personnelles qui y sont traitées, que ce soit pour l'établissement de profils de mobilité, aux

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

fins de recherche ou pour tout autre but viole le principe de l'affectation selon l'art. 4, al. 3, LPD et doit être explicitement exclue dans le texte de loi.

En conséquence, il faut explicitement mentionner à l'art. 17, al. 2, let. d, P-LVA que le système d'information sert uniquement à la poursuite et au jugement de contraventions visées à l'art. 27 et que l'utilisation des données personnelles contenues dans le système d'information pour d'autres buts n'est pas admise.

Dans la mesure où l'art. 17, al. 2, let. e, prévoit l'établissement de statistiques, l'établissement de profils de mobilité ou d'autres profils de personnalité problématiques du point de vue de la protection des données doit être exclu. On propose donc d'anonymiser à temps les données brutes à utiliser à cet effet et à conserver de façon séparée les caractéristiques servant à l'identification d'une personne des autres indications, ainsi que de les supprimer le plus tôt possible; cela devant être réglé dans le cadre des dispositions d'exécution. La formulation de l'art. 17, al. 2, let. e, devrait en revanche être adaptée comme suit: «l'établissement de statistiques anonymisées».

### Art. 18 Contenu du système d'information

Pour les données saisies selon l'art. 18, al. 2, let. a à c, il faut garantir au moyen de la technique, comme déjà proposé sous chiffre 3 ci-dessus, que ces données ne puissent être utilisées que pour la répression d'éventuelles contraventions visées à l'art. 27 et que l'établissement de profils de mobilité ainsi que l'utilisation des données à des fins de recherche ou pour d'autres buts soient déjà exclus sur le plan technique. L'art. 18, al. 2, let. a à c, doit également être adapté dans ce sens.

Même si l'art. 18, al. 2, let. d, P-LVA prévoit le traitement de l'adresse électronique de la personne qui a acquitté la redevance, il faut s'en abstenir. La communication non sécurisée par courrier électronique n'est pas suffisamment sûre, tandis que les technologies de cryptage sont actuellement conçues de manière trop peu conviviale pour les citoyens. On propose d'examiner des canaux de communication alternatifs sûrs et d'adapter en conséquence l'art. 18, al. 2, let. d, P-LVA (ZH).

Le canton de Genève fait remarquer ce qui suit: «*Clarifier le principe de finalité et renoncer au terme **notamment** (figurant aux art. 18, al. 2 et 3, P-LVA); renoncer à l'expression de **données particulièrement sensibles** — qui n'est pas consacrée par la LPD — au profit de la notion de **données sensibles** (art. 18, al. 1m P-LVA).*»

economiesuisse: le projet mis en consultation accorde à l'art. 18, al. 4, des compétences très étendues au Conseil fédéral. Cela cause une certaine incertitude juridique pour l'économie. La disposition doit dès lors être précisée, ou alors accorder moins de compétences étendues au Conseil fédéral.

### Art. 19 Collecte des données

La collecte de données concernant les détenteurs de véhicules provenant de systèmes de données d'autres autorités et des cantons doit être limitée au contrôle et à la répression de contreventions visées à l'art. 27; cette restriction doit être expressément consignée à l'art. 19 P-LVA. Dans tous les autres cas, une collecte des données concernant les détenteurs de véhicules n'est pas nécessaire, raison pour laquelle il faut y renoncer pour des raisons de proportionnalité (ZH).

### Art. 20 Interfaces

Par analogie à la restriction demandée, il faut exclusivement limiter la collecte de données concernant les détenteurs de véhicules aux interfaces vers d'autres systèmes d'information de l'AFD ainsi que vers d'autres systèmes d'information de l'administration fédérale auxquels

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

l'AFD a accès pour le contrôle ainsi que pour la répression de contraventions visées à l'art. 27; cette restriction doit être expressément mentionnée dans le texte de loi (ZH).

### **Art. 21      Accès**

Le droit d'accès prévu à l'art. 21, al. 1, let. b, P-LVA pour l'organe de perception de la redevance n'est compréhensible que si on lui accorde aussi des compétences de contrôle et de poursuite pénale. Autrement, le droit d'accès prévu ne serait pas nécessaire pour le but demandé. Le texte de loi donc être précisé en conséquence (ZH).

Le canton de Genève propose la précision suivante: *«Préciser le type et l'utilisation des données, voire ajouter une disposition pour clarifier le point relatif à l'accès pour les détenteurs (art. 21, al. 2, P-LVA).»*

### **Art. 22      Archivage et suppression des données**

L'aspect de la suppression des données ne se réfère pas qu'aux images résultant des contrôles mais à toutes les autres données personnelles prélevées ou traitées. Il faut donc expressément consigner à l'art. 22 P-LVA que toutes les données personnelles ne doivent être conservées que tant que cela est nécessaire pour l'accomplissement du but pour lequel elles ont été relevées et qu'ensuite elles soient détruites sans délai (DSB-ZH).

Un autre danger réside dans le fait que l'art. 22 P-LVA consigne seulement le fait que les images correspondantes doivent être détruites immédiatement si l'autorisation d'utiliser les routes nationales a été constatée. Les autres données d'emplacement devraient cependant être également détruites immédiatement. Aussitôt que le véhicule ou la plaque de contrôle est enregistré comme étant autorisé à emprunter les routes nationales, il n'y a plus de raison de poursuivre le traitement des données personnelles correspondantes et de les archiver. Ce n'est que par une suppression immédiate de toutes les données que l'on pourrait effectuer le contrôle et que les données personnelles ne soient pas utilisées abusivement pour d'autres buts.

Tant que le projet ne prévoit pas de supprimer immédiatement et automatiquement toutes les données après le contrôle électronique, il faut renoncer au projet. Autrement, la protection des données ne pourrait pas être concrétisée dans ce domaine sensible (DSB-TG).

economiesuisse salue en revanche la gestion rigoureuse des images résultant des contrôles.

### **Art. 27      Contraventions**

Le canton de Genève fait remarquer que l'art. 27, al. 2, devrait être adapté si la perception de la redevance après coup est prévue.

À l'art. 27, al. 3, il n'est pas tenu compte de l'inversion de la personne assujettie en premier lieu à la redevance selon l'art. 5: est dorénavant assujetti en premier lieu à la redevance le détenteur du véhicule (pvl).

### **Art. 28      Poursuite pénale par l'AFD**

La réglementation de l'art. 28, al. 4, P-LVA, selon laquelle non seulement le contrôle mais aussi la poursuite pénale en procédure de l'amende d'ordre peut être déléguée à des particuliers, doit être rejetée. Il est en outre frappant qu'en cas de non-paiement ou de refus de l'amende d'ordre — contrairement à la réglementation valable selon l'art. 10 de la loi sur les amendes d'ordre — ce n'est pas la voie de la procédure pénale ordinaire qui doit être empruntée mais c'est le droit pénal administratif qui s'applique (art. 28 P-LVA). Cette divergence n'est pas tout à fait compréhensible et doit être analysée sur le plan juridique. Si l'activité de contrôle devait rester du ressort des corps de police, il faut garantir que le

## **Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière**

processus d'amende d'ordre se fonde entièrement sur la LAO, car les processus correspondants (justement en cas de non-paiement de l'amende d'ordre) sont automatisés.

On ne peut pas répondre ainsi à la question, car les explications ne sont pas exemptes de contradictions (rapport explicatif, page 19). D'un côté, on déclare: «... le jugement et la poursuite des contraventions ne pourront pas être délégués à des tiers.» Inversement, il est consigné: «Afin de décharger l'AFD, il devra cependant être possible de leur déléguer [...] l'exécution de la poursuite pénale selon la procédure de l'amende d'ordre.» À notre connaissance, une contravention est également poursuivie (pénalement) au moyen de la procédure de l'amende d'ordre.

### **4 Mise en œuvre par les cantons ou d'autres parties chargées de l'exécution**

#### **4.1 Délégation à un organe de perception**

40 % des participants à la consultation approuvent une externalisation de la perception de la redevance à un organe de perception extérieur à l'administration; quelque 30 % s'y opposent (cf. chiffre 3.3.9).

#### **4.2 Délégation de la perception aux cantons**

D'un côté, quelque 40 % de tous les participants à la consultation sont d'accord avec une délégation de la perception aux cantons et environ un quart la refuse. D'un autre côté, seuls huit cantons approuvent une délégation, douze la refusent et cinq ne se sont pas prononcés à ce sujet (cf. chiffre 3.3.10).

#### **4.3 Délégation du contrôle à des tiers**

Un peu moins d'un tiers des participants à la consultation est d'accord avec le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer les contrôles à des tiers, alors qu'environ 40 % s'y opposent (cf. chiffre 3.3.11).

#### **4.4 Délégation de la poursuite pénale à des tiers**

Seuls quelque 15 % des participants à la consultation approuvent que le Conseil fédéral puisse déléguer la poursuite pénale à des tiers; 55 % des participants à peu près s'y opposent (cf. chiffre 3.3.15).

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

### Annexe 1: Destinataires consultés

#### Kantone / Cantons / Cantoni

	<u>invité/e</u>	<u>a répondu</u>	<u>a renoncé</u>
Staatskanzlei des Kantons Zürich	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Bern	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Luzern	x	x	
Standeskanzlei des Kantons Uri	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	x		
Staatskanzlei des Kantons Glarus	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Zug	x	x	
Chancellerie d'État du Canton de Fribourg	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	x	x	
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	x	x	
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	x	x	
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	x	x	
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Aargau	x	x	
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	x	x	
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	x	x	
Chancellerie d'État du Canton de Vaud	x	x	
Chancellerie d'État du Canton du Valais	x	x	

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Chancellerie d'État du Canton de Neuchâtel	x	x	
Chancellerie d'État du Canton de Genève	x	x	
Chancellerie d'État du Canton du Jura	x	x	
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	x		

## In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblée federale

	<u>invité/e</u>	<u>a répondu</u>	<u>a renoncé</u>
Bürgerlich-Demokratische Partei BDP Parti bourgeois-démocratique PBD Partito borghese democratico PBD	x	x	
Christlichdemokratische Volkspartei CVP Parti démocrate-chrétien PDC Partito popolare democratico PPD	x	x	
Christlich-soziale Partei Obwalden csp-ow	x		
Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	x		
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	x		
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	x	x	
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	x		
Grünliberale Partei glp Parti vert'libéral pvl	x	x	
Lega dei Ticinesi (Lega)	x		
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)	x		
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	x		

### Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Schweizerische Volkspartei SVP Union démocratique du centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	x	x	
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	x	x	

### Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

	<u>invité/e</u>	<u>a répondu</u>	<u>a renoncé</u>
Schweizerischer Gemeindeverband Union suisse des communes	x		
Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses UVS	x	x	
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne SAB	x	x	

### Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

	<u>Invité/e</u>	<u>a répondu</u>	<u>a renoncé</u>
economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	x	x	
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (usam) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	x	x	
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	x		x
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	x	x	

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	x		
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	x	x	
Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	x		
Travail.Suisse	x	x	

## Verkehrs- / Transportorganisationen und -unternehmen / Organisations de transport / Associazioni di imprese di trasporti

	<u>invité/e</u>	<u>a répondu</u>	<u>a renoncé</u>
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz UPSA, Union professionnelle suisse de l'automobile	x	x	
ASTAG, Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Association suisse des transports routiers	x		
Automobilclub der Schweiz (ACS) Automobile Club de Suisse ACS	x	x	
Les Routiers Suisses	x		
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA)	x		
Pro Bahn Schweiz	x		
Schweizerischer Verband der Strassen- & Verkehrsfachleute (VSS)	x		
Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (SVG)	x		
SPEDLOGSWISS (SLS)	x		
strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)	x		
Swiss Shippers' Council (SSC)	x		

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Touring Club Schweiz (TCS) Touring Club Suisse TCS	x	x	
Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)	x		
Verband öffentlicher Verkehr (VöV)	x		
Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)	x		
BLS AG (BLS)	x		
HUPAC AG (HUPAC)	x		
SBB AG (SBB) CFF SA (CFF)	x	x	
Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) Association des services des automobiles asa	x	x	
IG Motorrad Schweiz CI Motards Suisse	x	x	
Freunde der Nationalstrassen		x	
Association transports et environnement ATE		x	
auto-schweiz – Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure auto-suisse – Association des importateurs suisses d'automobiles	x	x	
Föderation der Motorradfahrer Fédération motocycliste suisse FMS		x	
motosuisse – Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure moto-suisse – Association suisse des importateurs de motos et scooters	x	x	
Swissmoto (Fédération Motocycliste Suisse [FMS])	x		
Schweiz. Camping- und Caravanning Verband, SCCV Fédération suisse de camping et de caravanning, FSCC	x	x	

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Schweizer Versicherungsverband (SVV) Association Suisses des Assurances (ASA)	x	x	
Einkaufsorganisation des schweizerischen Auto- & Motorfahrzeuggewerbes (ESA) Organisation d'achat de la branche suisse de l'automobile et des véhicules à moteur (ESA)	x	x	
Verband der Tankstellenshop-Betreiber der Schweiz Association des exploitants de shops de stations – service suisses AESS		x	

## Weitere / Autres / Altri

	<u>invité/e</u>	<u>a répondu</u>	<u>a renoncé</u>
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren (FDK) Conférence des directeurs cantonaux des finances (CDF)	x		
Konferenz der kantonalen Justiz und Polizeidirektorinnen und –direktoren (KKJPD) Conférence des chefs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP)	x		x
Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS) Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS)	x		
Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz BPUK Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement DTAP	x		
Konferenz der Kantonsregierungen, KdK Conférence des gouvernements cantonaux, CdC	x		
Schweizer Tourismus-Verband (STV) Fédération suisse du tourisme (FST)	x	x	
Alpen-Initiative (ALP) Initiative des Alpes	x		
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein CCCS	x	x	
Die Schweizerische Post La Poste Suisse	x		

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Erdöl-Vereinigung Union Pétrolière UP	x		
Aktion Freiheit und Verantwortung (AFV)	x		
FSVA Fédération Suisse des Véhicules Anciens	x		
Greenpeace Schweiz Greenpeace Suisse	x		
Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr, IKST Commission intercantonale de la circulation routière, CICR	x		
Konsumentenforum kf	x		
Naturfreunde Schweiz Amis de la nature Suisse	x		
Pro Natura, Schweizerischer Bund für Naturschutz Pro Natura, Organisation Suisse pour la protection de la nature	x		
Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband	x		
Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP Société des chefs de police des villes de Suisse SCPVS	x	x	
Schweiz. Verband für Landtechnik – SVLT Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture – ASETA	x	x	
Schweizer Gesellschaft für Umweltschutz (SGU)	x		
Schweizerische Energie-Stiftung	x		
Lärmliga Schweiz	x		
Schweizerische Vereinigung für Gesundheits- und Umwelttechnik/SVG	x		
Schweizerische Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN	x		
Stiftung für Landschaftsschutz	x		

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Stiftung Praktischer Umweltschutz Schweiz Pusch	x		
Schausteller-Verband-Schweiz	x		
WWF Schweiz WWF Suisse	x		
umverkehR	x		
VSMWH Sekretariat	x		
Schweizer Auto- und Motorradfahrer-Verband (SAM)	x		
Schweizer Fachverband für Sicherheit auf Strassen (SISTRA)	x		
Strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs (FRS)	x		
Swiss eMobility	x		
Police municipale de Lausanne		x	
Stadt Freiburg Stadt Freiburg		x	
Swisscofel - Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels Swisscofel – Association Suisse du Commerce Fruits, Légumes et Pommes de terre		x	
Verkehrspolizei Luzern		x	
privatim – Konferenz der Datenschutzbeauftragten privatim – Conférence des préposés à la protection des données			
GastroSuisse		x	
IG Detailhandel CI Commerce de détail Suisse – CI CDS		x	
Patronatszentrum Centre Patronal – CP		x	

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

Datenschutzbeauftragter Kanton Thurgau		x	
Handel Schweiz Commerce Suisse – CS		x	
hotelleriesuisse		x	
Fédération Romande des Consommateurs – frc		x	

**Annexe 2: Questionnaire**

**Questionnaire à l'intention des participants à l'audition**

*Les participants à l'audition sont priés de donner leur avis à l'aide du présent questionnaire, qui est également disponible au format Word.*

**Avis exprimé par:**

Canton:

Association, organisation:

Autres:

Nom:

Adresse:

**1. Généralités**

**1.1. Approuvez-vous le remplacement de la vignette autocollante par un système électronique de perception et de contrôle (vignette électronique)?**

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

**1.2. Estimez-vous judicieux, sur le plan technologique, que le nouveau système repose sur la reconnaissance des plaques de contrôle des véhicules?**

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

**1.3. Devrait-on attendre que d'autres technologies soient à disposition? Dans l'affirmative, à quelle technologie pensez-vous?**

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## 2. Champ d'application et assujettissement à la redevance

**Approuvez-vous les exceptions à l'assujettissement à la redevance?**

*(Art. 4, al. 1, let. a à l)*

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## 3. Base de calcul de la redevance

**1.4. Approuvez-vous le fait qu'une seule période de taxation soit prévue (un an), à l'exclusion de toute redevance de courte durée?**

*(Art. 6)*

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

**1.5. Approuvez-vous le fait que la redevance annuelle soit maintenue à 40 francs?**

*(Art. 7, al. 1)*

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

**1.6. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse réduire de la moitié au plus la redevance pour les motos et les remorques?**

*(Art. 7, al. 2)*

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## 4. Perception de la redevance

**1.7. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse prévoir l'acquittement après coup de la redevance?**

*(Art. 9, al. 2)*

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

### 1.8. Délégation de la perception de la redevance

(Art. 12, al. 1 à 3)

#### Commentaire

L'Administration fédérale des douanes assure l'exploitation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (émission de la vignette autocollante et vente des vignettes à la frontière) depuis 1985. Il est prévu qu'elle continue à en assumer la responsabilité globale. Il pourrait cependant être judicieux, pour des raisons économiques, d'externaliser tout ou partie de la perception de la redevance, comme le permet déjà en partie le droit actuel et comme c'est déjà le cas (vente des vignettes, contrôle et répression aux bureaux de douane autoroutiers).

#### 1.8.1 Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer tout ou partie de la perception de la redevance à un organe de perception extérieur à l'administration fédérale?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

#### 1.8.2 Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer tout ou partie de la perception de la redevance aux cantons?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## 5. Contrôles

#### 1.9. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer l'exécution des contrôles à des tiers?

(Art. 15, al. 2)

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

#### 1.10. Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer l'exécution des contrôles aux cantons?

(Art. 15, al. 2)

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## Révision totale de la loi sur la vignette autoroutière

### 1.11. Approuvez-vous la mise en place d'un système de contrôle électronique basé sur des images vidéo?

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## 6. Protection des données

### Approuvez-vous les dispositions relatives à la protection des données?

*(Art. 17 à 24)*

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## 7. Dispositions pénales

### Approuvez-vous le fait que le Conseil fédéral puisse déléguer la poursuite pénale à des tiers?

*(Art. 28, al. 4)*

OUI

NON

pas d'avis / pas concerné

Remarques:

## 8. Divers

### Autres remarques?

Prière de faire parvenir le questionnaire complété à:

[zentrale-vignette@ezv.admin.ch](mailto:zentrale-vignette@ezv.admin.ch) (aux formats Word et PDF)

ou à

Direction générale des douanes  
Division Redevances sur la circulation  
Monbijoustrasse 91  
3003 Berne