



Rapport explicatif

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

du 11 août 2021

Condensé

Le système de saisie actuellement utilisé en Suisse pour percevoir la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit être remplacé d'ici la fin de l'année 2024 au plus tard. Les détenteurs suisses de véhicules soumis à la redevance doivent eux aussi bénéficier des différentes avancées technologiques et de l'harmonisation tendancielle du prélèvement des péages transfrontaliers. Les appareils de saisie usuels de la RLPL appartiendront bientôt au passé et seront remplacés par des solutions correspondantes qui sont bien établies sur le marché européen. Cela simplifiera considérablement la perception de la RPLP et réduira la charge administrative des entreprises de transport et de la Confédération.

Contexte

Le système de saisie actuellement utilisé en Suisse pour percevoir la redevance sur le trafic des poids lourds n'a quasiment pas changé depuis son lancement en 2001. Les appareils placés dans les véhicules automobiles et l'infrastructure routière ont presque atteint leur durée de vie technique et doivent être remplacés d'ici la fin de l'année 2024 au plus tard. Dans le même temps, des normes uniques harmonisées, qui simplifient et accélèrent sensiblement la perception des péages en Europe, notamment dans le trafic transfrontalier, ont été introduites pour le service européen de télépéage (SET). Début 2020, la Suisse a mis en place un service de perception compatible avec le SET pour les véhicules étrangers (SET-CH) dans le cadre de la numérisation et du futur développement de l'Administration fédérale des douanes (AFD), sans pour autant reprendre la directive européenne correspondante.

Le futur système de perception de la redevance suisse sur le trafic des poids lourds devrait être harmonisé avec les normes européennes, notamment dans l'intérêt des entreprises de transport helvétiques qui opèrent sur le plan international. Cela facilitera également la perception des péages à l'étranger.

Contenu du projet

Le présent projet crée les bases légales pour le remplacement technique nécessaire et le développement ultérieur du système de saisie en vigueur. Après une procédure d'agrément, les prestataires de services de saisie pourront proposer leurs prestations en Suisse et mettre à disposition leurs systèmes de saisie conformes aux exigences helvétiques. Les détenteurs de véhicules automobiles soumis à la RPLP auront ainsi la possibilité de choisir un prestataire agréé en Suisse et de conclure avec lui un contrat pour l'enregistrement des trajets assujettis à la redevance.

Les avantages de cette solution sont évidents: les entreprises de transport seront déchargées sur le plan administratif car, d'une part, elles pourront régler la redevance même dans les États européens grâce à un prestataire du SET et, d'autre part, la numérisation et l'automatisation simplifieront les processus. Il ne sera donc plus nécessaire de lire régulièrement, avec une carte à puce, les données de kilométrage enregistrées dans l'appareil de saisie, puis de les envoyer à l'AFD par courrier ou par voie électronique. De plus, la Confédération n'aura plus à développer à grands frais et à remettre cet appareil. Elle devra cependant indemniser les prestataires pour des services que l'AFD exécutait jusqu'à présent. Un service de perception national comparable au SET sera proposé aux personnes assujetties à la redevance qui n'effectuent pas de transports internationaux.

Le projet comprend la révision de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL; RS 641.81), qui concerne les bases de calcul et la perception de la RPLP. Le Conseil fédéral peut utiliser comme bases de calcul le poids total autorisé ou le nombre d'essieux, conformément à une exigence technique des systèmes de saisie interopérables. Pour déterminer les trajets soumis à la redevance, le Conseil fédéral est habilité à définir le genre de saisie, comme auparavant, et à fixer dorénavant les conditions d'utilisation des systèmes agréés dans l'Union européenne (UE). En adaptant l'ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL; RS 641.811), il pourra réagir rapidement aux innovations et aux modifications des normes européennes. Le Conseil fédéral est également compétent pour définir les conditions d'agrément des prestataires de systèmes de saisie et leur indemnisation. L'AFD (à compter du 1^{er} janvier 2022: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières, OFDF) est quant à elle chargée d'édicter les prescriptions techniques et

opérationnelles que les prestataires doivent respecter. Dans le même temps, la LRPL est harmonisée avec la nouvelle loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF (LE-OFDF) et plusieurs dispositions de l'ORPL sont transférées dans la LRPL, qui fait l'objet d'une révision partielle, car seuls quelques articles doivent être modifiés.

En revanche, l'ORPL est entièrement révisée: l'externalisation de l'enregistrement des trajets soumis à la redevance auprès de prestataires agréés requiert en effet d'en adapter la structure. Dorénavant, le chapitre 3 sur la perception de la redevance en fonction des prestations comprend des dispositions concernant le calcul des kilomètres parcourus (section 1), les obligations de coopérer (section 2), la période fiscale, enregistrement, la déclaration et la décision de taxation (section 3), l'adjudication d'un mandat à un prestataire national (section 4), l'agrément des prestataires (section 5), les obligations des prestataires (section 6) et la compensation (section 7).

Les autres domaines, tels que les exemptions, la méthode de calcul, le tarif, les allègements ou la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF), demeurent essentiellement inchangés. Le projet ne vise pas à augmenter les recettes. Globalement, la prise en compte désormais admise du nombre d'essieux dans le calcul du poids total autorisé de la remorque ne devrait entraîner aucun coût supplémentaire aux entreprises de transport.

Pour lutter contre d'éventuels abus, l'AFD recensera également à l'avenir le trafic des poids lourds à différents endroits à l'aide d'installations stationnaires et mobiles.

Coûts et conséquences

Le remplacement technique du système de saisie n'augmente et ne diminue pas les recettes de la RPLP, car les paramètres de la redevance (kilométrage x poids déterminant x tarif) restent inchangés. L'acquisition nécessaire des infrastructures routières de saisie et de contrôle qui doivent être remplacées est estimée entre 50 et 90 millions de francs en fonction de l'organisation et de l'ampleur des frais d'investissement. S'y ajoutent 10 à 20 millions de francs pour le démantèlement des éléments du système qui ne sont plus requis (dans les deux cas, les montants sont indiqués hors réserve et taxe sur la valeur ajoutée) ainsi que des coûts d'exploitation annuels de l'ordre de 11 à 20 millions de francs. Ces frais feront l'objet d'un crédit d'engagement.

Étant donné que tous les composants de la RPLP ont atteint leur durée de vie technique et doivent donc impérativement être remplacés, les coûts susmentionnés échoient indépendamment du présent projet. En cas de non-réalisation, des coûts supplémentaires de l'ordre de 110 millions de francs devraient être supportés, principalement pour développer et acquérir un appareil de saisie de la RPLP destiné à remplacer l'emotach actuel.

Aucune conséquence sur l'état du personnel n'est attendue. Un éventuel besoin supplémentaire sera pris en charge dans le cadre de la numérisation et du futur développement de l'AFD.

Les cantons peuvent eux aussi tabler sur des recettes similaires de la RPLP. L'indemnisation des autorités d'agrément cantonales devra éventuellement être examinée.

Le projet concerne essentiellement les entreprises de transport. La mise en place d'un nouveau système de saisie occasionne une certaine charge administrative initiale chez les assujettis à la redevance, mais ceux-ci bénéficient également d'allègements. Par exemple, les passages à l'atelier pour faire installer et vérifier les appareils de saisie RPLP et les cartes à puce destinées à l'identification et à la déclaration des véhicules sont purement et simplement supprimés. Par ailleurs, les différentes entreprises sont déchargées dans le cadre de la responsabilité solidaire. Dans l'ensemble, les coûts réglementaires des entreprises de transport devraient baisser.

Table des matières

1	Contexte	5
1.1	Nécessité d'agir et objectifs visés	5
1.2	Solutions étudiées et solution retenue	6
1.3	Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral	7
2	Grandes lignes du projet	8
2.1	Généralités	8
2.2	Services de perception	8
2.3	Prestataires agréés et prestataire national	10
2.4	Établissement du kilométrage	10
2.5	Poids déterminant	11
2.6	Vue d'ensemble des services de perception et de leurs prestataires	12
2.7	Contrôles	13
3	Commentaire des différents articles	13
3.1	Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds	13
3.2	Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds	19
4	Conséquences	34
4.1	Conséquences pour la Confédération	34
4.1.1	Conséquences financières	34
4.1.2	Conséquences sur l'état du personnel	37
4.1.3	Conséquences pour DaziT	37
4.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	37
4.3	Conséquences économiques	37
4.4	Conséquences sociales	38
4.5	Conséquences environnementales	38
5	Aspects juridiques	38
5.1	Constitutionnalité	38
5.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	38
5.3	Frein aux dépenses	39
5.4	Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale ³⁹	
5.5	Délégation de compétences législatives	39
5.6	Protection des données	40
5.6.1	Données personnelles	40
5.6.2	Position juridique des prestataires	40
5.6.3	Communication des données	40
5.6.4	Système de contrôle	41
5.6.5	Relation avec le règlement général européen sur la protection des données	41

1 Contexte

1.1 Nécessité d'agir et objectifs visés

La redevance sur le trafic des poids lourds est perçue sous sa forme actuelle depuis 2001 sur les véhicules à moteur et les remorques qui présentent un poids total autorisé de plus de 3,5 tonnes. Elle est liée aux prestations (RPLP) pour les véhicules de transport de marchandises et fixée de manière forfaitaire (RPLF) pour les véhicules de transport de personnes.

L'installation d'un appareil de saisie (*on-board unit*, OBU, ou unité embarquée) en vue de la perception de la RPLP est prescrite pour les véhicules immatriculés en Suisse (ci-après les véhicules suisses). Les conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger (ci-après les véhicules étrangers) saisissent dans un terminal de traitement, lors de chaque entrée en Suisse, le kilométrage et les indications sur la remorque tractée. Ils obtiennent ensuite un justificatif qu'ils doivent remettre au poste de douane de sortie après avoir complété manuellement les informations sur le kilométrage.

D'une part, l'infrastructure utilisée pour collecter et contrôler la redevance au niveau tant des véhicules que des routes est largement inchangée depuis sa mise en place. Plusieurs composants atteindront prochainement la fin de leur durée de vie technique. Leur maintenance n'est plus possible, de sorte qu'ils doivent être remplacés. Cela concerne notamment les appareils de saisie acquis et remis gratuitement par l'Administration fédérale des douanes (AFD; à compter du 1^{er} janvier 2022: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières, OFDF), les terminaux de traitement mis à la disposition des véhicules étrangers à la frontière, les installations de balises au niveau des bureaux de douane et les installations de contrôle de la RPLP disposées dans le pays.

D'autre part, la perception des péages a profondément changé en Europe. Les différents systèmes n'étaient pas ou guère compatibles. Une unité embarquée spécifique devait être installée ou, du moins, transportée dans le véhicule pour quasiment chaque secteur à péage. Une harmonisation des redevances propres à chaque pays et l'interopérabilité des unités embarquées utilisées étaient de plus en plus souhaitées. Ces efforts ont donné naissance à la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté¹, qui impose aux États membres de l'Union européenne (UE) d'utiliser le service européen de télépéage (SET) dans leurs secteurs à péage. Le SET est comparable au service d'itinérance dans la téléphonie mobile, qui permet à un utilisateur d'employer son téléphone portable partout dans le monde et de régler les frais correspondants grâce à la facture de son opérateur téléphonique. La Suisse n'a pas formellement repris la directive SET de l'UE, et il ne serait pas judicieux de le faire pour les motifs ci-après en raison des exigences existantes.

Dans le concept en vigueur en Suisse pour percevoir la redevance, la personne assujettie à la redevance supporte le risque de défaut de paiement du prestataire du SET. En revanche, la directive SET prévoit une répartition des risques au détriment du percepteur de péages: la dette s'éteint lorsque la redevance est versée au prestataire du SET. Ce percepteur ne peut plus faire valoir sa créance auprès de la personne assujettie à la redevance, même lorsque le prestataire du SET est défaillant.

En outre, la directive SET prévoit un point de contact national pour l'échange d'informations entre les États membres, notamment de données relatives à l'immatriculation des véhicules afin de faire valoir au-delà des frontières les créances en suspens. Or, pour permettre cet échange de données, l'UE doit reconnaître que le niveau de protection des données est suffisant en Suisse. Actuellement en vigueur, la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données² bénéficie

¹ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté, JO L 166 du 30 avril 2004, p. 124; remplacée par la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, JO L 91 du 29 mars 2019, p. 45

² RS 235.1

d'une décision d'adéquation de l'UE³. On ignore cependant si cette dernière continuera de considérer la Suisse comme un État tiers présentant un niveau adéquat de protection des données après l'entrée en vigueur de la version entièrement révisée de la LPD⁴ (ci-après nLPD).

D'autres exigences de la directive SET, telles que la mise en place d'un organe de conciliation, la création d'un registre national, des prescriptions comptables et l'obligation de rendre compte à la Commission européenne, plaident actuellement contre sa reprise.

Sur le fond, la Suisse s'appuiera néanmoins fortement sur la directive SET. Elle a assuré à l'UE qu'elle proposerait un système comparable pour les véhicules étrangers (ci-après SET-CH). Lancé en 2020, ce service a déjà été mis en œuvre dans le cadre de la numérisation et du futur développement de l'AFD. Il remplacera à moyen terme les terminaux de traitement à la frontière.

Le Conseil fédéral entend dès lors remplacer en 2025 la technique utilisée pour les véhicules suisses et mettre en place un nouveau système prometteur pour percevoir la RPLP (RPLP III). Le simple remplacement régulier des composants de la RPLP qui sont en fin de vie empêcherait une profonde modernisation technique exempte de contraintes. De plus, les transporteurs suisses ne bénéficieraient alors que de manière restreinte des avantages induits par l'harmonisation technique des systèmes de péage européens.

Les objectifs et l'ampleur de la mise en œuvre de la RPLP III ont été définis comme suit:

- système numérique, simple et avantageux – contrôlé efficacement;
- baisse des charges d'exploitation pour tous les participants;
- dans la mesure du possible, utilisation des solutions sur le marché;
- architecture flexible, adaptable aux futures modifications;
- focalisation des participants sur leurs tâches principales;
- maintien des contrôles;
- remplacement du système de perception par la RPLP III, mais aucune refonte du système de redevance;
- aucune adaptation des paramètres de la redevance; la formule «kilométrage x poids déterminant x tarif» continue de s'appliquer;
- comme auparavant, tarif lié aux émissions des catégories existantes;
- aucune incidence des modifications sur les recettes.

1.2 Solutions étudiées et solution retenue

Une étude a analysé la faisabilité technique de la troisième génération de RPLP et posé les bases du remplacement de la deuxième génération. La compatibilité avec les États partenaires joue un rôle important en la matière. Le nouveau système doit pouvoir fonctionner avec différents appareils d'enregistrement, permettre l'utilisation d'un appareil de saisie sur tout le territoire de l'UE et, ce faisant, simplifier fortement l'activité des clients opérant au niveau international.

Les mesures suivantes ont été examinées et abandonnées:

Mesure	Motif de l'abandon
--------	--------------------

³ Décision de la Commission du 26 juillet 2000 relative à la constatation, conformément à la direction 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du caractère adéquat de la protection des données à caractère personnel en Suisse

⁴ FF 2020 7397

Développement propre d'un appareil de saisie pour les véhicules suisses	Solutions disponibles sur le marché
AFD en tant que distributeur des appareils de saisie pour les véhicules suisses	Dito.
Recouvrement auprès du prestataire agréé, y compris pour les véhicules suisses	La plupart des prestataires agréés sont implantés à l'étranger et ne peuvent pas empêcher les mauvais payeurs de continuer à utiliser les véhicules. L'exécution contraignante du recouvrement incomberait donc encore à l'AFD.
Taxation des remorques en fonction du poids total autorisé	La norme européenne se base sur le nombre d'essieux. Une taxation en fonction du poids total autorisé limiterait, voire empêcherait l'utilisation de solutions interopérables.

Tableau 1: Mesures étudiées

La RPLP III marque le passage à un système de perception numérique et moderne. D'un côté, la saisie et la déclaration du kilométrage par les détenteurs de véhicules sont simplifiées; de l'autre, l'AFD n'a plus à développer et à remettre un appareil de saisie. L'État doit uniquement définir les exigences, mais pas les moyens de collecter les données de kilométrage. Dans ce domaine, la libre concurrence devrait s'exercer entre les prestataires. En tant que solution à l'échelle européenne, le SET garantit cette concurrence. Le premier prestataire du SET-CH, qui a été mis en place en 2020 pour les véhicules étrangers⁵, a été agréé début 2021. La procédure d'agrément d'autres prestataires est en cours. Pour que les entreprises suisses de transport international puissent bénéficier des avantages du SET, la RPLP III doit reposer sur celui-ci ou sur le SET-CH tout en proposant aux sociétés qui ne font pas de transport international un système national de perception similaire au SET.

1.3 Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral

Le projet n'a été annoncé ni dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023⁶ ni dans l'arrêté fédéral du 21 septembre 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023⁷.

Par ailleurs, les frais d'investissement attendus de l'ordre de 142 millions de francs et les coûts d'exploitation annuels compris entre 11 et 20 millions de francs (cf. ch. 4.1.1) ne sont pas définis dans le plan financier 2022 – 2024. Certaines ressources destinées à la redevance sur le trafic des poids lourds (infrastructure, exécution) n'ont pas été déterminées jusqu'à présent. Actuellement, les coûts d'exploitation de la RPLP sont d'environ 17 millions de francs par an, auxquels s'ajoutent d'autres charges d'exécution. Les coûts d'exploitation prévus sont donc conformes au budget en vigueur. Certaines charges supplémentaires liées à l'exploitation parallèle devront être supportées lors de la phase de transition vers le nouveau système. Les frais d'investissement, d'exécution et d'exploitation escomptés seront précisés lors de la rédaction du message, et le financement des ressources nécessaires sera examiné.

La politique suisse des transports vise notamment à transférer le trafic marchandises de la route vers le rail. Elle jouit d'une large assise, et un consensus règne dans la population suisse: approbation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) en 1992, acceptation de l'article sur la protection des Alpes en 1994 ainsi que de la RPLP et de l'arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (fonds FTP) pour le développement de l'infrastructure ferroviaire en 1998. Le présent objet est conforme à la stratégie du Conseil fédéral et renforce l'objectif de transfert du trafic lourd de marchandises. Ce transfert vers le rail et le tarif progressif de la RPLP en fonction de la classe d'émission se traduisent directement ou indirectement par une réduction des émissions de CO₂ du trafic lourd. La réalisation de la

⁵ RO 2018 1521, RS 641.811.423

⁶ FF 2020 1709

⁷ FF 2020 8087

RPLP III a donc un effet positif sur la concrétisation des objectifs climatiques et du développement durable de la Suisse.

Par ailleurs, le projet garantit les recettes de la RPLP sur le long terme et, partant, le financement solide de l'infrastructure de transport. Étroitement liée à la numérisation et au futur développement de l'AFD, la RPLP III est conforme à la stratégie de cyberadministration du Conseil fédéral et à la stratégie «Suisse numérique». Les processus numériques destinés à la perception de la RPLP seront développés dans l'intérêt des assujettis à la redevance et de l'administration.

2 Grandes lignes du projet

2.1 Généralités

Le renouvellement technique impératif des composants de la RPLP et l'harmonisation connexe avec les normes européennes en matière de télépéage requièrent une adaptation des bases légales. D'ordre technique, le projet de révision a donc été initié uniquement en raison de la modernisation nécessaire des composants du système. Les autres dispositions, telles que l'assujettissement à la redevance, les exemptions, le tarif, les réglementations particulières ou l'utilisation du produit de la redevance, demeurent inchangées. Seul le poids déterminant, qui sert à la taxation de la redevance, a été légèrement modifié. Les remorques ne seront plus taxées en fonction du poids total autorisé, mais du nombre de leurs essieux, comme dans d'autres pays européens. Ces modifications n'apporteront aucune recette supplémentaire à la Confédération, l'objectif étant que la révision n'ait aucune incidence sur les recettes. En outre, plusieurs dispositions générales de la LRPL ont été transférées dans la nouvelle loi fédérale fixant le cadre général de la perception des redevances et concernant le contrôle de la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF, LE-OFDF), qui a fait l'objet d'une procédure de consultation [jusqu'au](#) 31 décembre 2020.

Digression concernant l'OFDF

L'AFD deviendra le 1^{er} janvier 2022 l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). Les commentaires se réfèrent donc d'ores et déjà à l'OFDF, dans la mesure où ils ne concernent pas des prestations existantes de l'AFD. Dans le même temps, la loi sur les douanes (LD) sera profondément remaniée. Dans ce contexte, la LE-OFDF fera office de loi-cadre.

Parallèlement, plusieurs dispositions de l'ORPL sont désormais inscrites dans la loi. Celle-ci ayant fait ses preuves par le passé, seules quelques adaptations y sont nécessaires. Compte tenu de sa portée, l'ORPL est en revanche entièrement révisée. C'est la raison pour laquelle la consultation porte à la fois sur le projet de loi et sur le projet d'ordonnance.

Afin que les transporteurs suisses puissent eux aussi bénéficier des nombreux avantages des services interopérables, le remplacement des composants techniques de la RPLP se traduit par un nouveau système de perception qui s'appuie sur les principes exposés ci-après.

Aperçu des composants et comparaison entre le système existant et son successeur:

Système RPLP II	Système RPLP III
Appareil de saisie OBU II	SET ou NETS (cf. ch. 2.2)
Terminal de dédouanement	NMTS (cf. ch. 2.2) si aucun SET ou NETS
Système de balise frontière	Enregistrement stationnaire de l'itinéraire (à la frontière et en Suisse; cf. ch. 2.7)
Système de contrôle statique	Enregistrement mobile de l'itinéraire (cf. ch. 2.7)
Système de contrôle mobile	Enregistrement mobile de l'itinéraire (cf. ch. 2.7)
Système informatique (IT RPLP)	Système informatique (Camions)

Tableau 2: Aperçu des composants

2.2 Services de perception

À l'avenir, la RPLP reposera sur trois services de perception:

1. SET: service standard pour les véhicules suisses et étrangers qui circulent dans plusieurs secteurs à péage.
2. NETS (service national de péage électronique): service standard pour les véhicules suisses et étrangers qui sont uniquement concernés par la RPLP et n'ont pas besoin du SET ou dont les détenteurs ne peuvent ou ne veulent pas conclure un contrat SET.
3. NMTS (service national de péage manuel): solution pour les véhicules sans contrat SET ou NETS.

Les services SET et NETS sont comparables. Ils sont exploités par des prestataires agréés qui mettent à la disposition de leurs clients un système de saisie du kilométrage pour chaque véhicule et transmettent à l'OFDF les données ainsi collectées en vue du calcul de la redevance.

Concernant le SET pour les véhicules étrangers, l'OFDF facture la redevance aux prestataires agréés du SET, qui supportent le risque de recouvrement auprès de leurs clients. Dans le cas du SET pour les véhicules suisses et du NETS, l'OFDF facture directement la redevance à la personne suisse ou étrangère qui est assujettie à la redevance, comme jusqu'à présent. Le NETS comprend à la fois des prestataires agréés et un prestataire national, ce dernier faisant office de «prestataire de secours» pour tous les assujettis à la redevance qui ne veulent ou ne peuvent pas conclure un contrat avec un prestataire agréé.

Le service de péage manuel NMTS est exploité par l'OFDF. Solution pour les cas exceptionnels, il est destiné, d'une part, aux véhicules à moteur suisses qui sont exemptés de l'obligation d'être équipés d'un système de saisie (p. ex. conducteurs occasionnels) et, d'autre part, aux véhicules à moteur étrangers qui, à leur entrée sur le territoire suisse, ne sont équipés d'aucun système de saisie ou dont le système de saisie SET est défectueux. Dans ce cas, ils sont traités comme des véhicules sans équipement. Enfin, le NMTS est utilisable par des véhicules à moteur soumis au service de perception SET lorsque leur système de saisie présente des dysfonctionnements ou tombe en panne sur le territoire douanier.

Ces trois services de perception sont perméables et accessibles aux véhicules tant suisses qu'étrangers (cf. figure ci-après).

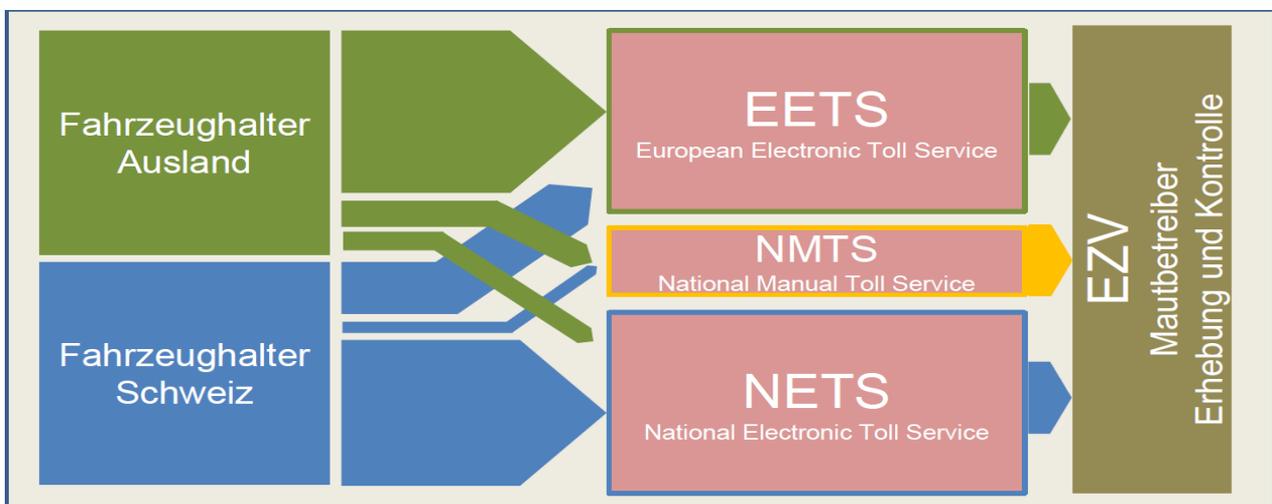


Figure 1: Services de perception

La figure ci-après présente le fonctionnement des nouveaux services de perception SET et NETS ainsi que leurs flux de données et de trésorerie.

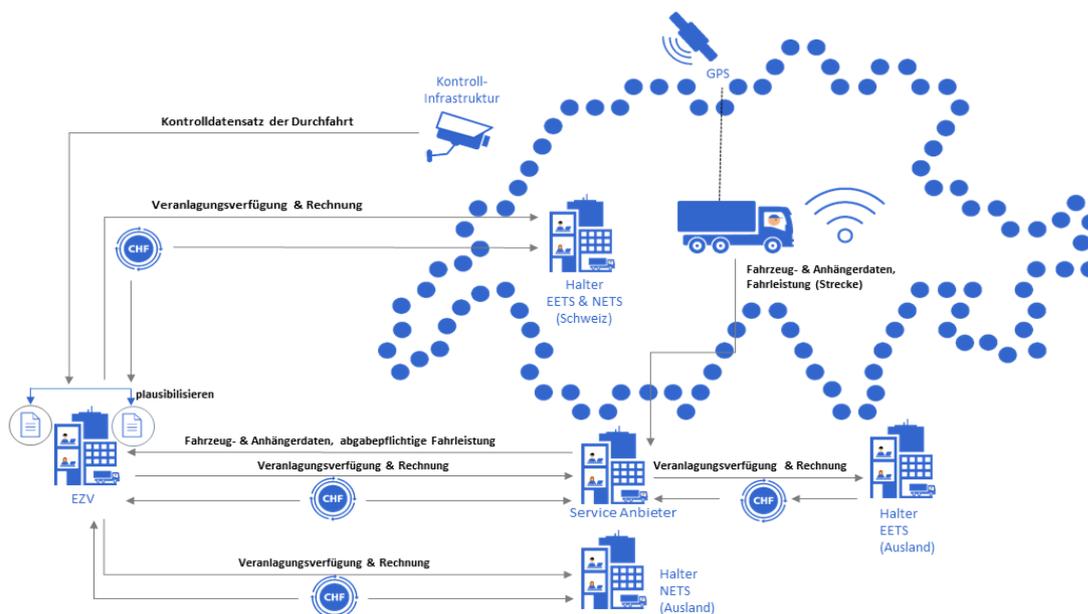


Figure 2: Fonctionnement des services de perception SET et NETS

2.3 Prestataires agréés et prestataire national

Quiconque souhaite devenir un prestataire agréé pour le SET et le NETS en Suisse doit se soumettre à une procédure d'agrément en quatre étapes auprès de l'OFDF. Cette procédure et les exigences posées aux prestataires sont les mêmes pour tous et ne sont pas négociables. Elles sont donc définies dans l'ORPL.

En plus des prestataires agréés pour le SET et le NETS, ce dernier prévoit de mandater un prestataire national. Celui-ci est indispensable, car ces prestataires agréés ne sont soumis à aucune obligation d'affiliation pour des questions de coûts. Seul le prestataire national est tenu de conclure un contrat avec chaque assujetti suisse ou étranger et de l'équiper d'un système de saisie. Contrairement aux prestataires agréés, il est nommé dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres conforme à la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics (LMP)⁸. Hormis l'obligation d'affiliation, le prestataire national doit répondre aux mêmes exigences de base que les prestataires agréés pour le SET et le NETS. La procédure d'agrément en quatre étapes fait partie, sous une forme analogue, de la procédure d'adjudication selon la LMP.

Tous les prestataires doivent assumer différentes tâches qui étaient exécutées jusqu'à présent par l'AFD. La Confédération les indemniserà en conséquence, en fonction de l'étendue des tâches reprises.

2.4 Établissement du kilométrage

Actuellement, la redevance est déterminée au moyen d'un dispositif de mesure électronique agréé par l'AFD. Ce dispositif se compose du tachygraphe monté dans le véhicule ou de l'enregistreur d'impulsions destiné à déterminer la distance parcourue, ainsi que d'un appareil de saisie (OBU II) qui compte et enregistre le kilométrage parcouru déterminant (art. 15, al. 1, ORPL). La distance effective est enregistrée en kilomètres. L'appareil de saisie est installé par des ateliers de montage agréés et relié au tachygraphe pour éviter les manipulations. Le dispositif doit être calibré régulièrement, ce qui engendre des coûts à la charge des détenteurs.

Les appareils de saisie SET destinés au service européen de télépéage seront également utilisables pour la RPLP. Bon marché, ils sont faciles à installer dans les véhicules à moteur et ne sont reliés ni au tachygraphe ni à l'enregistreur d'impulsions. Désormais, la distance parcourue n'est plus enregistrée directement en kilomètres, mais recensée grâce à des points de cheminement GNSS (*global navigation satellite system* ou système de positionnement par satellites). Elle est

⁸ RS 172.056.1

transmise automatiquement et quotidiennement à l'OFDF, qui calcule sur cette base la distance en kilomètres soumise à la redevance.

Les points de cheminement recensés permettent d'établir les profils d'itinéraire des différents véhicules à moteur. Leur évaluation en vue de déterminer la redevance ne constitue pas un profilage au sens de la nLPD⁹. Par souci de protection des données, l'OFDF supprimera rapidement ces dernières. Cette suppression est prévue dès que la décision de taxation est entrée en force.

2.5 Poids déterminant

Le poids déterminant soumis à la redevance continue de se baser sur le poids total autorisé. En cas de combinaisons de véhicules, le conducteur devra encore à l'avenir saisir dans le système les indications relatives à la remorque tractée. Dorénavant, seul le nombre d'essieux de la remorque devra être indiqué. Il s'agit là d'une simplification notable par rapport au système en vigueur, dans lequel la plaque de contrôle et le poids total autorisé de la remorque doivent être enregistrés.

Cette modification est nécessaire pour que la Suisse puisse participer au SET et bénéficier des avantages connexes. Dans les secteurs à péage européens, le nombre d'essieux constitue la norme pour calculer le péage. La mise à disposition de systèmes de saisie permettant également de déclarer une remorque selon la réglementation en vigueur, c'est-à-dire en fonction de son poids, est onéreuse pour les prestataires et pourrait mettre en péril une vaste utilisation du SET en Suisse pour les véhicules tant suisses qu'étrangers. Par souci d'égalité de traitement, cette modification doit également être prévue pour le NETS et le NMTS.

Pour déterminer le poids total de la remorque, son nombre d'essieux est multiplié par un poids par essieu fixé par le Conseil fédéral, puis additionné au poids total autorisé connu du véhicule à moteur. La limite supérieure demeure le poids autorisé de l'ensemble ou la limite nationale de 40 tonnes.

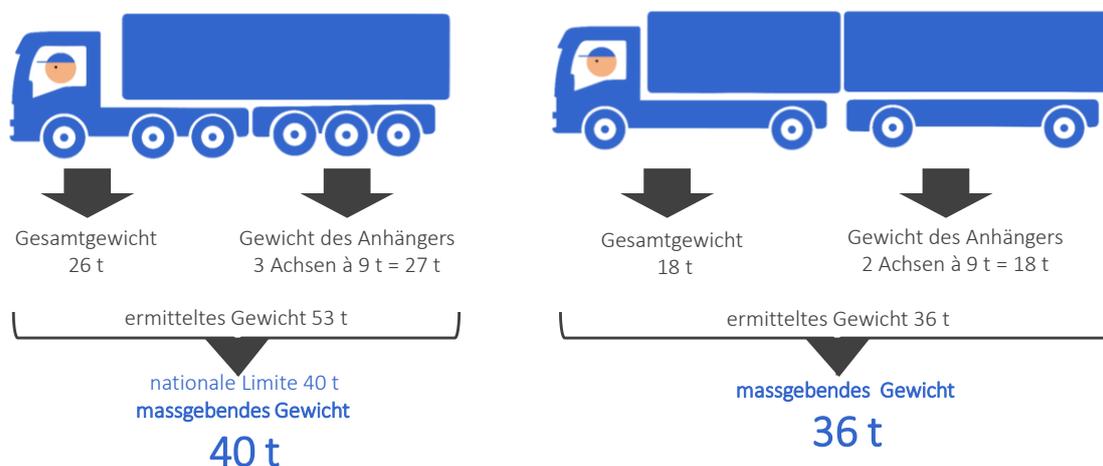


Figure 3: Poids déterminant

En général, les combinaisons de véhicules avec cinq essieux ou plus ne devraient pas faire l'objet de charges supplémentaires, le poids autorisé de l'ensemble ou la limite nationale de 40 tonnes agissant comme régulateur.

Dans certains cas, les combinaisons de véhicules avec trois ou quatre essieux pourraient être soumises à une RPLP légèrement plus élevée. Les détenteurs peuvent toutefois y remédier en améliorant la composition et le choix de leur flotte de véhicules ou en limitant le poids total autorisé du véhicule à moteur ou le poids autorisé de la combinaison de véhicules auprès de l'autorité cantonale d'admission à la circulation et en faisant inscrire cette limite dans le permis de circulation. À l'avenir, un abaissement et une augmentation du poids des véhicules devraient être possibles à

⁹ FF 2020 7397

tout moment en vertu de la motion Hess «Plus de flexibilité pour l'abaissement et l'augmentation du poids des véhicules utilitaires dans le souci d'accroître l'efficacité» (13.3572). La procédure de consultation concernant la révision nécessaire de la loi fédérale sur la circulation routière a pris fin le 12 décembre 2020.

2.6 Vue d'ensemble des services de perception et de leurs prestataires

	SET	NETS		NMTS
Prestataires	Prestataire agréé	Prestataire agréé	Prestataire national	OFDF
Désignation des prestataires	Procédure d'agrément	Procédure d'agrément	Procédure d'adjudication LMP	-
Nombre de prestataires	Indéterminé	Indéterminé	1	1
Véhicules étrangers	Oui	Oui	Oui, obligatoire	Oui
Véhicules suisses	Oui	Oui	Oui, obligatoire	Oui
Période fiscale	Véhicules suisses: mois civil Véhicules étrangers: de l'entrée sur le territoire douanier à la sortie du territoire douanier			
Moment de la déclaration du kilométrage	Véhicules suisses: quotidiennement Véhicules étrangers: après la sortie ou, tant qu'ils se trouvent sur le territoire douanier, quotidiennement			
Kilométrage déclaré par	Prestataire	Prestataire		Assujetti à la redevance
Délai de déclaration des dysfonctionnements et des pannes	Véhicules étrangers: le jour même Véhicules suisses: 5 jours ouvrés	5 jours ouvrés		
Activation	Véhicules étrangers: immédiatement après l'envoi de la déclaration Véhicules suisses: 10 jours après l'envoi de la déclaration	10 jours après l'envoi de la déclaration		Véhicules étrangers: immédiatement après l'envoi de la déclaration Véhicules suisses: 10 jours après l'envoi de la déclaration
Taxation	Par déclaration			
Décision de taxation	Véhicules étrangers: par déclaration Véhicules suisses: mensuelle	Mensuelle		Véhicules étrangers: par déclaration Véhicules suisses: mensuelle
Facture	Véhicules étrangers: selon le prestataire Véhicules suisses: mensuelle	Mensuelle		Véhicules étrangers: carte de crédit Véhicules suisses: mensuelle

Recouvrement et risque de recouvrement	Véhicules étrangers: prestataire Véhicules suisses: OFDF	OFDF	OFDF
Données du détenteur; collecte de celles-ci	Véhicules étrangers: prestataire Véhicules suisses: SIAC*	Véhicules étrangers: prestataire Véhicules suisses: SIAC*	Véhicules étrangers: prestataire Véhicules suisses: SIAC*

* SIAC: système d'information relatif à l'admission à la circulation

Tableau 3: Aperçu des services de perception et des prestataires

L'annexe comprend une vue d'ensemble des compétences.

2.7 Contrôles

Les nouveaux systèmes de saisie ne sont plus installés de manière fixe dans les véhicules à moteur ni reliés au tachygraphe. La protection contre les manipulations diminue donc par rapport aux appareils de saisie actuels. Par conséquent, l'OFDF recensera également à l'avenir le trafic lourd à différents endroits et comparera les données ainsi collectées avec le kilométrage que le système de saisie a enregistré ou que les prestataires lui ont déclaré en vue de la taxation.

Le trafic lourd sera recensé grâce à des

- installations fixes aux postes frontières et sur les principaux axes routiers du pays, et
- des installations mobiles sur l'ensemble du réseau routier.

Les installations situées aux postes frontières servent à prouver que les véhicules étrangers sont entrés dans le secteur à péage. De plus, les conducteurs de ces véhicules doivent s'attendre à un contrôle attentif de la part des collaborateurs de l'OFDF lors de l'entrée ou de la sortie du territoire douanier.

La plupart des véhicules suisses ne circulent que dans le pays. Ils ne sont dès lors pas recensés par les installations aux postes frontières. Des installations fixes et mobiles sont cependant prévues à l'intérieur du pays pour s'assurer que ces véhicules comportent un système de saisie opérationnel et que les informations requises sur les remorques tractées sont déclarées.

Le nombre et l'emplacement des installations fixes et mobiles ne sont pas encore définis. Les bases correspondantes sont en cours d'élaboration. L'AFD gère actuellement 84 installations fixes aux postes frontières, 16 à l'intérieur du pays et 3 installations mobiles. À l'avenir, une image générale permettant de voir la plaque de contrôle et le nombre d'essieux de la combinaison de véhicules sera enregistrée en plus du lieu, de la date et de l'heure.

3 Commentaire des différents articles

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

Ce projet est étroitement lié à la révision du droit douanier. Rédigée en tant que loi-cadre, la LE-OFDF rassemble toutes les dispositions qui doivent être uniformisées sur le fond et sur la forme dans le domaine des tâches de l'OFDF. Elle couvre également plusieurs dispositions de la LRPL. Celle-ci fait donc l'objet d'une révision partielle, qui tient déjà compte de toutes ces modifications. Dans ce contexte, les art. 11, al. 1, 3 et 4, 13 ainsi que 15 à 18 LRPL sont abrogés, tandis que les art. 2a et 2b, 11, al. 1 et 3, 14 à 18, 19b, 20, 20a et 20b, 22, 23 et 25a LRPL sont adaptés. Les commentaires correspondants apparaissent sur fond gris ci-après. Une étroite coordination des deux projets est nécessaire pour la suite de la révision.

Art. 2 *Champ d'application*

La redevance est perçue pour l'ensemble du kilométrage réalisé après la mise en circulation du véhicule ou l'entrée de ce dernier sur le territoire douanier. Comme dans le système en vigueur, il

n'est pas possible d'opérer une distinction entre une utilisation sur le réseau routier public et non-public. Cet article est donc abrogé. En contrepartie, l'art. 6, al. 1, est précisé.

Art. 2a Applicabilité de la loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF

Plusieurs dispositions communes telles que l'obligation de coopérer, la taxation dans les limites du pouvoir d'appréciation ou les voies de droit sont transférées de la LRPL vers la LE-OFDF. L'art. 2a précise donc que cette dernière s'applique dans la mesure où la LRPL ne contient pas de dispositions divergentes. Le renvoi à la LE-OFDF garantit la validité et l'application uniforme de ses dispositions même dans une procédure relevant du droit de la redevance. L'al. 2 précise donc que la déclaration de marchandises équivaut à celle des données qui sont nécessaires pour percevoir la redevance sur le trafic des poids lourds (ci-après, déclaration). Les autres termes de la LE-OFDF doivent être interprétés par analogie. Par exemple, le terme «marchandise» utilisé dans le cadre de ce projet équivaut à cette redevance.

Art. 2b Autorité compétente

L'art. 2b indique que l'OFDF est chargé d'exécuter la LRPL. Un article correspondant sur les compétences faisait défaut jusqu'à présent.

Art. 5, al. 2

Le détenteur d'un véhicule à moteur est soumis à la redevance. Pour des raisons pratiques, la redevance de la remorque tractée lui était déjà facturée. Cette solution a fait ses preuves; en déroger aurait de vastes conséquences et serait irréalisable avec les nouveaux appareils et moyens auxiliaires. Les informations sur la remorque tractée comportaient impérativement la plaque de contrôle. Or, cette exigence ne figure pas dans les autres secteurs à péage; elle empêcherait également les détenteurs de bénéficier des avantages du SET.

Le détenteur d'un véhicule est dès lors également assujéti à la redevance pour les remorques tierces qu'il tracte. Ce principe est désormais inscrit dans la loi.

Art. 5a Responsabilité solidaire

Jusqu'à présent, les personnes solidairement responsables pour la redevance sur le trafic des poids lourds étaient définies dans l'ORPL par le Conseil fédéral. Elles sont dorénavant répertoriées de manière exhaustive dans la LRPL. La compétence du Conseil fédéral qui figurait dans l'ORPL est abrogée.

La LE-OFDF (art. 21 ss) comprend elle aussi des dispositions sur la responsabilité solidaire. Celles-ci ne sont toutefois pas assez étendues pour la redevance sur le trafic des poids lourds. Il faut donc conserver et intégrer dans la LRPL certaines dispositions du droit en vigueur qui sont importantes pour la mise en œuvre de cette redevance.

On garde ainsi la disposition selon laquelle le propriétaire, le loueur ou le donneur de leasing d'un véhicule à moteur sont solidairement responsables du détenteur de ce véhicule lorsqu'il est insolvable ou a été mis en demeure sans effet. Cette responsabilité englobe le paiement de la redevance du véhicule automobile et, le cas échéant, de celle des remorques qui sont tractées ainsi que des intérêts et émoluments connexes éventuels (al. 1). Ces personnes peuvent se libérer de cette responsabilité solidaire en demandant à l'OFDF, avant la conclusion du contrat, si le futur cocontractant s'est acquitté de la redevance jusqu'à présent ou s'il est insolvable ou a été mis en demeure sans effet (al. 2).

Cette disposition est nécessaire et a fait ses preuves depuis son introduction en 2008. Les pertes sur débiteurs ont sensiblement reculé depuis que le propriétaire, le loueur ou le donneur de leasing d'un véhicule à moteur sont solidairement responsables et vérifient dès lors mieux la solvabilité de leurs clients en relation avec la redevance sur le trafic des poids lourds.

Art. 6, al. 1 Principe

La taxation en fonction du nombre d'essieux s'impose dans les systèmes de péage européens. L'al. 1 doit être complété pour que les systèmes de saisie interopérables utilisés et leurs avantages bénéficient également à la RPLP et aux détenteurs suisses.

Dès lors, la perception de la RPLP ne se basera plus sur le seul poids total autorisé, mais pourra également s'appuyer sur le nombre d'essieux.

La taxation des véhicules à moteur continuera d'être exécutée sur la base du poids total autorisé. À l'avenir, les remorques seront cependant taxées en fonction du nombre d'essieux, qui sera converti en poids total grâce à un poids par essieu fixé par le Conseil fédéral. Celui-ci définira le poids par essieu de manière à ce que les personnes assujetties à la redevance ne subissent aucune charge supplémentaire.

Formulé ouvertement, l'art. 6, al. 1, permettra à la Suisse de taxer également à l'avenir les véhicules à moteur selon le nombre d'essieux, en fonction de l'évolution des systèmes de péage au niveau européen.

La redevance est également prélevée dans la Principauté de Liechtenstein et sur le territoire de l'enclave allemande de Büsingen. L'expression «sur le territoire douanier» est donc ajoutée à l'al. 1 pour indiquer plus précisément la validité territoriale de cette perception.

Art. 11 Établissement des kilomètres parcourus

L'ancien al. 1 peut être abrogé lors de l'entrée en vigueur de la LE-OFDF. L'obligation, pour les participants à la procédure, de coopérer à l'établissement des faits déterminants relève de l'art. 55 du projet de LE-OFDF (P-LE-OFDF)¹⁰.

Eu égard aux futures innovations, il convient de prendre en compte l'évolution technologique des systèmes de saisie. La formulation actuelle s'appuie sur un recensement du kilométrage soumis à la redevance à l'aide d'un appareil à installer dans le véhicule à moteur. Or il faut s'attendre à ce que des technologies ne nécessitant aucun appareil supplémentaire soient disponibles à l'avenir. Pour en tenir compte même au niveau de la base légale, il est opportun d'anticiper cette évolution et de continuer à charger le Conseil fédéral de définir le genre de saisie dudit kilométrage (al. 1). Le Conseil fédéral peut dès lors prescrire l'installation ou l'utilisation d'appareils spécifiques ou d'autres moyens auxiliaires afin d'établir de manière infalsifiable les kilomètres parcourus. Ce faisant, il fixe également les conditions de reconnaissance, sur le territoire douanier suisse, des systèmes agréés dans l'UE (al. 2).

La taxation dans les limites du pouvoir d'appréciation est transférée à l'art. 18, al. 2, P-LE-OFDF. L'al. 3 est donc abrogé.

Art. 11a Prestataire de services pour établir les kilomètres parcourus

L'al. 1 accorde au Conseil fédéral la compétence de mandater un prestataire pour déterminer le kilométrage soumis à la redevance. Appelé «prestataire national», ce mandataire est nécessaire, car les prestataires agréés du SET et du NETS opèrent sur un marché libre et peuvent dès lors choisir leurs cocontractants. Un «prestataire de secours» qui gère les assujettis ne pouvant ou ne voulant pas conclure un contrat de prestations avec l'un des prestataires agréés du SET ou du NETS doit être désigné afin que tous les détenteurs de véhicules puissent utiliser un appareil de saisie ou moyen auxiliaire prescrit.

En outre, le Conseil fédéral est chargé, à l'al. 2, d'agréer d'autres prestataires pour établir le kilométrage soumis à la redevance et de fixer les conditions correspondantes. Ces prestataires concernent les services de perception SET et NETS. Comme c'est déjà le cas actuellement, les prestataires du SET seront également chargés de l'encaissement pour les véhicules étrangers (cf. art. 33 P-ORPL).

Contrairement aux prestataires agréés du SET et du NETS qui doivent effectuer une procédure d'agrément en quatre étapes, le prestataire national est désigné dans le cadre d'une procédure d'adjudication selon la LMP. Les exigences que lui-même ainsi que ses appareils et moyens auxiliaires doivent satisfaire sont comparables avec celles qui sont posées aux prestataires agréés du SET et du NETS ainsi qu'à leurs appareils et moyens auxiliaires.

Eu égard à la situation actuelle sur le marché, on peut supposer que les prestataires fourniront leurs services uniquement s'ils sont indemnisés. Le Conseil fédéral doit donc être compétent afin d'indemniser les prestataires agréés pour leurs services.

¹⁰ Projet du 11 septembre 2020 présenté en consultation

L'al. 3 laisse à la personne assujettie à la redevance le choix de mandater le prestataire national selon l'al. 1 ou un prestataire agréé au sens de l'al. 2 pour établir les kilomètres parcourus. Si l'assujetti opte pour le prestataire national, celui-ci est tenu de conclure un contrat avec lui. Cette prestation est gratuite pour la personne assujettie à la redevance (cf. art. 21 P-ORPL).

De son côté, l'OFDF est compétent pour définir les prescriptions techniques et opérationnelles requises que les prestataires doivent respecter (al. 4). Il s'agit, par exemple, de domaines purement techniques tels que les spécifications des interfaces ou de directives opérationnelles sur la façon dont les prestataires agréés doivent prouver leur capacité financière ou sur la manière d'effectuer l'assurance-qualité. Cette disposition est opportune, car les systèmes de saisie évolueront sur le plan technique et les adaptations en découlant devront être mises en œuvre rapidement, en accord avec les prestataires agréés, pour conserver l'interopérabilité.

Art. 12, al. 2 Naissance et extinction de l'obligation fiscale

L'al. 2 précise que l'entrée sur le territoire douanier et la sortie du territoire douanier sont déterminants pour la naissance et l'extinction de l'obligation fiscale, et non le territoire suisse (cf. art. 6, al. 1).

Art. 12a Naissance de la dette fiscale

L'art. 12a définit la naissance de la dette fiscale, qui débute dès qu'un trajet est réalisé sur le territoire douanier.

Art. 12b Extinction de la dette fiscale pour les véhicules étrangers

Dans le cas des véhicules étrangers, les prestataires agréés du SET sont également chargés de recouvrer la redevance. Contrairement à la réglementation de l'UE, la dette fiscale de la personne assujettie à la redevance ne s'éteint pas lorsque le montant dû est versé au prestataire du SET, mais uniquement lorsque ce dernier a effectivement transféré les fonds à l'OFDF. Si une procédure de faillite devait être ouverte contre le prestataire agréé, la personne assujettie à la redevance supporte le risque d'un double paiement.

Art. 13 Période fiscale

La période fiscale sera réglementée uniformément par l'art. 14, al. 5, P-LE-OFDF lors de l'entrée en vigueur de cet acte. Sur cette base, le Conseil fédéral est chargé de fixer la périodicité de la déclaration. La période fiscale étant désormais définie à l'art. 26 P-ORPL, l'art. 13 peut être abrogé.

Art. 14 Procédure simplifiée

Les dispositions relatives aux paiements anticipés et à la fourniture de sûretés ou de garanties sont dorénavant uniformisées et regroupées au chapitre «Garanties des créances fiscales» (art. 31 ss) du P-LE-OFDF, de sorte que le Conseil fédéral doit uniquement être habilité à prévoir des procédures simplifiées. La disposition précise toutefois qu'il ne peut s'agir que de simplifications procédurales concernant l'établissement des kilomètres parcourus ou la déclaration des données nécessaires à la perception de la redevance.

Concernant le renvoi à la garantie des créances douanières et l'assimilation des décisions entrées en force à des jugements exécutoires au sens des art. 80 ss de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite (al. 2 et 3), les art. 31 et 35, al. 2, P-LE-OFDF s'appliquent. Les al. 2 et 3 sont donc abrogés.

Art. 14a Mesures administratives

L'art. 14a en vigueur définit quand le permis de circulation et les plaques de contrôle peuvent être refusés ou retirés. Il est complété. Les let. a et b existantes sont reprises dans un nouvel al. 1. La let. c doit être modifiée sur le plan rédactionnel: l'expression «instrument de mesure» est remplacée par les termes «appareil» et «moyen auxiliaire».

La let. d est ajoutée. Elle permet le retrait ou le refus du permis de circulation et des plaques de contrôle lorsque l'obligation de remplacement ou de réparation du système de saisie visée à l'art. 23, al. 1, P-ORPL n'est pas respectée malgré une mise en demeure.

Pour identifier précisément le détenteur d'un véhicule, le numéro d'identification des entreprises (IDE) prévu par la loi fédérale du 18 juin 2010 sur le numéro d'identification des entreprises¹¹ devra impérativement être fourni à l'avenir lors de l'immatriculation d'un véhicule (let. e). Une base sera créée à cet effet dans l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière¹² (cf. art. 64 P-ORPL). Si l'IDE fait défaut, l'autorité cantonale d'admission à la circulation pourra refuser d'immatriculer le véhicule.

Les art. 50 et 50a ORPL en vigueur sont transférés dans les nouveaux al. 1^{bis} à 3. L'intégration dans la LRPL se justifie par la gravité de l'atteinte. Aucune modification n'a été apportée sur le fond. Lorsque les plaques de contrôle sont susceptibles d'être retirées (al. 1, let. a à d), la disposition autorise l'OFDF à refuser la poursuite du voyage avec des véhicules suisses, voire à les séquestrer dans des cas exceptionnels. L'OFDF peut prendre les mêmes mesures pour les véhicules étrangers dans les cas visés à l'al. 1, let. a et b.

Art. 15 à 18 Prescription, entraide judiciaire et obligation de notifier, remise de la redevance, statistique

Les art. 15 à 18 concernent la prescription, l'entraide judiciaire et l'obligation de notifier, la remise de la redevance ainsi que la statistique. Ces dispositions seront couvertes par la LE-OFDF à l'avenir, et plus précisément par les art. 30 (prescription), 108 (assistance administrative nationale), 41 (remise des redevances) et 67, al. 2, let. k (statistique) P-LE-OFDF. L'obligation de dénonciation des autorités fédérales et cantonales peut être abrogée, car elle ne jouait pas un rôle important jusqu'à présent et cela ne devrait pas changer à l'avenir.

Art. 19a^{bis} Contrôle pour la vérification du paiement de la redevance

L'OFDF est chargé d'exécuter des contrôles pour vérifier la perception de la redevance. À cette fin, il peut utiliser des installations et des appareils mobiles en vue de contrôles automatisés. Inscrite auparavant uniquement dans l'ordonnance, la base figure désormais dans la loi.

Art. 19a^{ter} Contrôle des kilomètres parcourus

Jusqu'à présent, la perception de la redevance s'appuyait sur un dispositif de mesure composé d'un appareil de saisie RPLP monté dans le véhicule ainsi que d'un tachygraphe ou d'un enregistreur d'impulsions qui y était relié. Les nouveaux appareils et moyens auxiliaires ne sont plus installés de manière fixe dans les véhicules et peuvent être déconnectés, ce qui accroît le potentiel d'abus. Il faut donc y remédier. Les tachygraphes permettent de vérifier le kilométrage soumis à la redevance qui a effectivement été parcouru, car ils enregistrent intégralement les trajets de manière fiable. Le Conseil fédéral est donc habilité à utiliser les données des tachygraphes à des fins de contrôle. Cette vérification ne peut cependant être réalisée qu'*a posteriori*, c'est-à-dire à un moment où la redevance a déjà ou devrait avoir été fixée depuis longtemps; elle est donc contraignante.

Art. 19b et 20 à 20b Infractions fiscales, soustraction de la redevance, mise en péril de la redevance, tentative

Dans le cadre de l'uniformisation des actes sur les redevances, les dispositions pénales sont elles aussi harmonisées en conséquence et précisées si nécessaire. La soustraction et la mise en péril de la redevance sont donc désormais réglementées dans deux articles distincts (20 et 20a).

Est puni d'une amende pouvant atteindre le quintuple de la redevance soustraite ou mise en péril quiconque, intentionnellement, soustrait (art. 20) ou met en péril (art. 20a) tout ou partie de la redevance ou compromet tout ou partie de la procédure de taxation légale en n'effectuant pas de déclaration, en faisant une fausse déclaration, en procédant à des dissimulations, en communiquant des informations erronées, en ne mettant pas en service le système de saisie ou de toute autre manière.

L'auteur qui agit par négligence est puni d'une amende pouvant atteindre le triple de la redevance soustraite ou mise en péril. La tentative d'infraction fiscale est elle aussi punissable.

¹¹ RS 431.03

¹² RS 741.51

Aucune amende minimale n'est prévue.

L'art. 20, al. 4 et 5, en vigueur peut être abrogé. L'al. 4 est couvert par l'art. 132 P-LE-OFDF. L'al. 5 avait été édicté pour les appareils de saisie existants, qui disposent d'un capteur de remorque capable de détecter automatiquement une remorque non déclarée et permettent à l'AFD de percevoir la redevance. Les nouveaux systèmes de saisie ne sont pas équipés d'un tel capteur. À l'avenir, seules des installations de contrôle fixes ou mobiles permettront de constater la non-déclaration d'une remorque, qui doit dès lors être punissable.

Art. 20c Inobservation des prescriptions d'ordre

L'inobservation des prescriptions d'ordre est une nouvelle infraction. Il est nécessaire de la créer, car contrairement aux instruments de mesure existants de l'AFD, les futurs appareils et moyens auxiliaires ne seront pas installés de manière fixe dans le véhicule et ne disposeront d'aucun système de surveillance intégré qui détecte, par exemple, la déconnexion de l'alimentation électrique ou la traction d'une remorque.

Les amendes d'ordre visent, d'une part, à réduire la charge d'une éventuelle procédure pénale et, d'autre part, à infliger une peine appropriée sans devoir calculer de manière contraignante la redevance soustraite ou mise en péril.

On entend éviter dans un cas concret de devoir déterminer à l'aide des documents de fret et d'interrogatoires les trajets qui ont déjà été parcourus (soustraction de la redevance) et ceux qui auraient encore dû l'être (mise en péril de la redevance). Lorsque des remorques ne sont pas déclarées ou le sont de manière incorrecte, les montants en jeu sont généralement inférieurs à 100 francs, ce qui correspond à une distance de plus de 200 km. Pour appliquer l'obligation de déclaration à la frontière notamment, ces cas doivent pouvoir être liquidés rapidement et facilement. Concrètement, une amende d'ordre de 100 francs semble appropriée en l'espèce.

Il en va de même lorsque l'appareil ou le moyen auxiliaire n'est pas transporté dans le véhicule à moteur prévu ou n'est pas mis en service. Dans ce cas aussi, on renoncera à calculer la distance supposée. Des montants plus élevés étant cependant en jeu, l'amende d'ordre individuelle est de 300 francs pour les appareils ou moyens auxiliaires transportés dans le mauvais véhicule à moteur et de 500 francs pour les appareils ou moyens auxiliaires qui ne sont pas mis en service.

L'OFDF fixera le montant définitif des différentes amendes d'ordre.

En cas de récidive, l'amende peut atteindre jusqu'à 5000 francs en fonction de la fréquence de l'infraction. Dans des cas graves, cette dernière relèvera en revanche des art. 20 et 20a.

Une mise en œuvre de l'art. 20c P-LRPL n'est pas encore réalisable. Elle sera préparée en prévision du message.

Art. 22 et 23 Poursuite pénale, voies de droit

L'art. 22 est adapté dans le cadre de l'édition de la LE-OFDF. Les infractions fiscales sont désormais poursuivies et jugées conformément à la LE-OFDF et à la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif. L'OFDF est l'autorité de poursuite et de jugement compétente.

Les voies de droit relèvent du chapitre 2 du titre 6 P-LE-OFDF, qui fixe un délai de recours uniforme d'un an. L'ancien délai de recours est donc multiplié par douze. Les différents délais selon l'instance décisionnaire au sein de l'OFDF ont ainsi été harmonisés.

L'art. 23 doit être abrogé, à l'exception de son al. 1: étant donné que le Conseil fédéral a délégué en partie l'exécution de la LRPL aux cantons, les décisions de la première instance cantonale doivent encore pouvoir faire l'objet d'un recours auprès de l'OFDF. Le délai a lui été porté à 60 jours.

Art. 23a Disposition spéciale en cas de contestation de la décision de taxation pour les véhicules à moteur étrangers lors de l'utilisation d'un prestataire du SET

Des erreurs peuvent se produire lors de l'enregistrement d'un trajet soumis à la redevance, de la transmission des données à l'OFDF et de la facturation subséquente de la redevance à la personne assujettie. Dans le cas des véhicules étrangers qui utilisent les services d'un prestataire du SET, cette dernière adresse ses réclamations en premier lieu au prestataire agréé du SET. Si ce prestataire ne peut pas régler lui-même la réclamation, il la transmet à l'OFDF (al. 1), qui la traite comme un recours. Pour que cette procédure ne désavantage pas la personne assujettie à la redevance, le délai de recours est réputé respecté lorsque la contestation auprès du prestataire du SET est effectuée dans le délai imparti (al. 2).

Art. 25a Dispositions transitoires relatives à la modification du...

La disposition transitoire veille à ce que les procédures qui sont en suspens au moment de l'entrée en vigueur du présent acte soient menées à terme selon l'ancien droit. La prolongation limitée dans le temps et sur le fond de l'ancien droit parallèlement au nouveau droit vise à garantir la sécurité juridique des parties.

II Coordination avec la LE-OFDF

Si la LE-OFDF devait entrer en vigueur après le présent acte, plusieurs dispositions prévues dans la LE-OFDF feraient défaut. Des dispositions de coordination applicables jusqu'à l'entrée en vigueur de la LE-OFDF doivent donc être définies dans une annexe à la révision de la LRPL.

Cette annexe ne sera rédigée que lors de l'élaboration du message, car la formulation précise de la LE-OFDF sera alors connue. En vue de la consultation, les domaines qui devront probablement être complétés et qui seront régis à l'avenir par la LE-OFDF sont répertoriés ci-après:

- procédure de déclaration (obligation de déclarer, activation, contrôle, décision);
- perception des redevances (dette fiscale, sûreté, remboursement et exécution, autorisations, mesures administratives);
- droit procédural (procédure électronique, obligation de coopérer et protection des droits);
- traitement des données, analyse des risques et assurance-qualité;
- contrôles et compétences, entraide judiciaire et collaboration.

Les articles de la LRPL dont la LE-OFDF prévoit l'abrogation devraient être examinés. Soit ils ne seront pas abrogés, soit ils seront adaptés. Les articles de la LRPL qui sont modifiés ou ajoutés par la LE-OFDF (parties grisées dans le projet) seraient vraisemblablement repris tels quels (p. ex. infraction à la redevance, soustraction de la redevance, mise en péril de la redevance, tentative et infraction administrative). Ensuite, il faudrait compléter les articles qui manquent dans la LRPL (p. ex. dispositions sur le traitement des données).

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

L'ORPL est entièrement révisée. Certaines dispositions sont supprimées en raison de l'édiction de la LE-OFDF. Pour une meilleure compréhension, les consultations relatives à la modification de l'ORPL, d'une part, et de la LRPL, d'autre part, sont réalisées simultanément.

Chapitre 1 Dispositions générales

Section 1 Autre droit applicable

Art. 1 Applicabilité de [l'ordonnance relative à la LE-OFDF]

Plusieurs dispositions communes telles que l'obligation de coopérer, la taxation dans les limites du pouvoir d'appréciation ou les voies de droit sont transférées de la LRPL vers la LE-OFDF. Le Conseil fédéral en concrétisera certaines dans l'ordonnance relative à la LE-OFDF en vue de leur exécution. L'art. 1 précise donc que cette ordonnance s'applique dans la mesure où l'ORPL ne contient pas de dispositions divergentes. Le renvoi à l'ordonnance relative à la LE-OFDF garantit la validité et l'application uniforme de ses dispositions même dans une procédure relevant du droit de la redevance.

Section 2 Objet de la redevance et franchissement de la frontière

Art. 2 Objet de la redevance

Cet article définit comme objet de la redevance les voitures automobiles lourdes de transport et les lourdes remorques de transport, et renvoie à la définition de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)¹³, qui est déterminante en la matière. De manière générale, sont réputés lourds les véhicules dont le poids total autorisé est supérieur à 3,5 tonnes. L'al. 2 comprend une liste exhaustive des objets de la redevance. La disposition correspond à l'art. 2 en vigueur et n'est pas modifiée sur le fond.

Art. 3 Exemptions de l'assujettissement à la redevance

L'art. 3, al. 1, répertorie de manière exhaustive les véhicules à moteur et les remorques (véhicules) qui sont exemptés de l'assujettissement à la redevance sur le trafic des poids lourds. Il est inchangé, à l'exception de la let. b, ch. 2, et de la let. o. À la let. b, les bases légales ont simplement été mises à jour, mais la disposition n'est pas modifiée sur le fond.

Le futur art. 11, al. 2, let. e, ch. 2, OETV introduit une nouvelle catégorie de voitures de livraison. Celles-ci peuvent avoir un poids total dépassant 3,5 tonnes, mais n'excédant pas 4,25 tonnes, si elles disposent d'une propulsion alternative et le poids supérieur aux 3,5 tonnes est dû uniquement au surpoids de cette technique de propulsion. L'Office fédéral des routes a mené une consultation à ce sujet qui s'est achevée le 12 décembre 2020¹⁴. On évite ainsi que les voitures de livraison qui ne sont pas assujetties à la RPLP en vertu de l'art. 2, al. 2, ORPL soient soumises à la redevance uniquement en raison de leur propulsion alternative. L'ORPL doit donc être adaptée en conséquence parallèlement à la révision de l'OETV. Par souci de transparence, cette exception figure déjà à l'al. 1, let. o.

En vertu de l'al. 2, l'OFDF est compétent pour autoriser d'autres exceptions dans des cas dûment motivés. Il est précisé que celles-ci doivent faire l'objet d'une demande.

Art. 4 Perception forfaitaire de la redevance

À travers cet article, le Conseil fédéral exécute l'art. 4, al. 2, LRPL, qui prévoit une redevance forfaitaire pour le transport des personnes par véhicules lourds. De plus, il utilise la compétence que lui confère l'art. 9 LRPL pour définir une taxation forfaitaire dans d'autres cas. La disposition fixe également le tarif de cette taxation forfaitaire perçue annuellement. Seule une modification formelle est apportée à l'al. 2, let. b, car la formulation actuelle est ambiguë. La nouvelle formulation précise que la vitesse maximale de 45 km/h s'applique exclusivement aux véhicules à moteur destinés au transport de choses, et pas aux autres catégories de véhicules visées à la let. b. Cette modification ne change rien sur le fond.

Art. 5 Franchissement de la frontière

Les véhicules soumis à la redevance doivent utiliser les bureaux de passage frontaliers désignés par l'OFDF. Cet article a pour but la perception correcte de la redevance sur le trafic des poids lourds. Les postes frontières ne sont pas tous équipés de l'infrastructure nécessaire à la perception de la redevance. La disposition correspond à l'art. 6 en vigueur.

Section 3 Bases de calcul et tarif

Art. 6 Poids déterminant

Les nouveaux systèmes de saisie requièrent une adaptation des dispositions sur le poids déterminant.

Le poids total maximal autorisé mentionné dans le permis de circulation reste déterminant pour le véhicule à moteur (al. 1). En revanche, une reformulation est nécessaire pour le poids déterminant de la remorque visé à l'al. 2. Désormais, le nombre d'essieux d'une remorque multiplié par un poids de 9000 kg est déterminant. Cette modification est requise pour que la Suisse puisse participer au SET et bénéficier de ses avantages. Dans les secteurs à péage européens, le nombre

¹³ RS 741.41

¹⁴ Les documents de la consultation sur la révision de l'OETV sont disponibles à l'adresse: www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2020 > DETEC > Procédure de consultation 2020/43.

d'essieux constitue la norme pour calculer le péage. La mise à disposition d'appareils et de moyens auxiliaires permettant, en plus, de déclarer une remorque selon la réglementation suisse en vigueur, c'est-à-dire en fonction de son poids, est onéreuse pour les prestataires et pourrait mettre en péril, en Suisse, une vaste utilisation des appareils et moyens auxiliaires usuels sur le marché pour les véhicules tant suisses qu'étrangers. Les 9000 kg par essieu découlent du poids total maximum autorisé pour une remorque à deux essieux de 18 tonnes (art. 67, al. 1, let. h, de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière, OCR¹⁵). D'après des calculs et estimations de l'AFD, aucune recette supplémentaire ne devrait en découler.

L'al. 3 précise que le poids total des véhicules à moteur articulés immatriculés en tant qu'unité sert de base de calcul. Un seul permis de circulation et donc un jeu de plaques de contrôle sont remis pour ces véhicules. Il est donc justifié sur le plan technique de les considérer comme un véhicule pour la redevance. Cet alinéa correspond à l'al. 2 en vigueur. Il n'a pas été modifié.

En vertu de l'al. 4, le poids total autorisé du véhicule à moteur (al. 1) et le poids déterminant de la remorque (al. 2) sont additionnés pour les combinaisons de véhicules. Cela correspond à la réglementation en vigueur pour les trains routiers. La méthode de calcul est nouvelle pour les véhicules à moteur articulés qui sont immatriculés séparément. Étant donné que seul le nombre d'essieux est désormais pris en compte pour les semi-remorques, l'ancienne méthode de calcul (addition du poids à vide du tracteur à sellette et du poids total autorisé de la semi-remorque) donnerait un poids déterminant trop faible. La charge sur la sellette d'attelage qui est comprise dans le poids total autorisé de la semi-remorque serait ignorée et ne serait pas taxée. Le poids total autorisé du tracteur à sellette en tient compte à présent.

Il se peut que des véhicules à moteur soient immatriculés simultanément sous plusieurs genres de véhicule (p. ex. camion et tracteur à sellette) ou formes de carrosserie (p. ex. constructions diverses telles que ponts / caisses). Le poids total autorisé peut dès lors être plus ou moins élevé selon les circonstances. Dans de tels cas, l'al. 5 énonce que la redevance est calculée sur la base du poids total le plus élevé entrant en ligne de compte. La compétence de l'OFDF de fixer un autre poids déterminant par véhicule automobile ou par remorque dans des cas exceptionnels figure désormais dans un alinéa distinct (al. 6).

Art. 7 Limitation du poids déterminant

L'al. 7 fixe la limite supérieure du poids déterminant pour les combinaisons de véhicules. L'al. 1 concerne les trains routiers et les tracteurs à sellette lourds immatriculés séparément. Pour ces combinaisons, le poids déterminant est limité au poids de l'ensemble lorsque l'addition visée à l'art. 6, al. 4, donne un poids déterminant plus élevé.

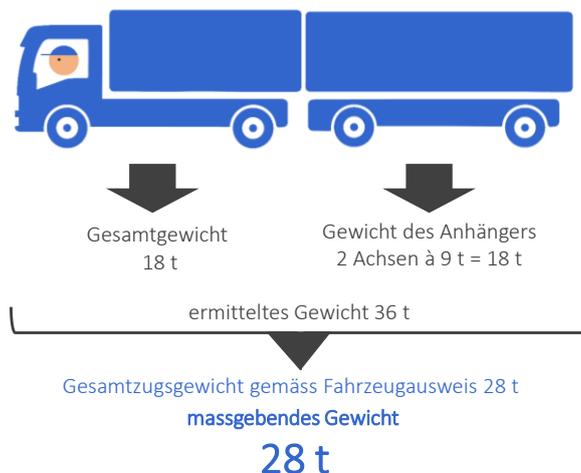


Figure 4: Poids de l'ensemble

L'al. 2 porte sur les tracteurs à sellette légers avec une immatriculation distincte. Comme le tracteur à sellette utilisé présente un poids total autorisé de 3,5 tonnes au plus, il n'est pas soumis à la redevance. La limite supérieure correspond dès lors au poids effectif maximal de la semi-remorque tractée. Il faut alors soustraire le poids à vide du tracteur à sellette du poids autorisé de l'ensemble. Dans tous les cas, un poids déterminant de 40 tonnes au plus continue de s'appliquer selon l'al. 3.

Art. 8 Tarif pour les véhicules soumis à la redevance liée aux prestations

Cette disposition sert de base pour calculer la RPLP. Trois facteurs sont essentiels en la matière: le poids déterminant, la distance parcourue et la catégorie de redevance. Cet article est repris tel quel de l'ORPL en vigueur.

Chapitre 2 Réglementations particulières

Ce chapitre comprend des dispositions sur les véhicules des transports publics, les courses effectuées en transport combiné non accompagné (TCNA) ainsi que les transports de bois brut, de lait en vrac et d'animaux de rente. Ces dispositions sont quasiment inchangées. L'ensemble du chapitre 2 a été adapté sur le plan rédactionnel, mais le fond est pratiquement identique.

L'art. 10 correspond à l'ancien art. 8, à l'exception des al. 3 et 4 qui ont été abrogés. L'al. 3 (destinataire de la demande de remboursement) relève désormais de la LE-OFDF. L'al. 4 précisait que le montant remboursé ne devait pas excéder, par période fiscale, la redevance totale des véhicules du requérant utilisés dans le TCNA. Dans son arrêt A-4007/2016 du 18 mai 2018, le Tribunal administratif fédéral a indiqué qu'un plafonnement au niveau de l'ordonnance était illicite et par conséquent non applicable.

L'art. 15 reprend l'ancien art. 12a. L'al. 2 est abrogé. Le délai de conservation des documents est désormais fixé à l'art. 56 P-LE-OFDF. L'art. 12a, al. 3, en vigueur devient l'al. 2 du nouvel art. 12. Si l'OFDF constate que le véhicule n'a pas été utilisé correctement, il retire l'allègement. Dorénavant, la durée de ce retrait est définie: l'allègement est révoqué par voie de décision pour une durée de douze mois afin d'éviter qu'une nouvelle demande d'allègement ne puisse être déposée immédiatement de manière abusive.

Chapitre 3 Perception de la redevance en fonction des prestations

Section 1 Établissement des kilomètres parcourus

En raison du renouvellement technique des composants de la RPLP, le chapitre 4 est profondément modifié pour se tourner vers l'avenir. Il est divisé en sept sections qui réglementent l'établissement des kilomètres parcourus (art. 16 à 21), les obligations de coopérer (art. 22 à 25), la période fiscale, enregistrement, la déclaration et la décision de taxation (art. 26 à 33), l'adjudication du mandat au prestataire national (art. 34), l'agrément des prestataires (art. 35 à 42), les obligations de ces derniers (art. 43 à 45) et la compensation (art. 46).

Art. 16 Manière d'établir les kilomètres parcourus

L'art. 16 définit la manière d'établir les kilomètres parcourus. On opère une distinction entre un établissement automatisé (let. a) ou manuel (let. b). L'établissement automatisé des kilomètres parcourus s'appuie sur l'installation d'un appareil ou sur l'utilisation d'un moyen auxiliaire relié au véhicule (cf. art. 17). Les caractéristiques de l'établissement manuel ne sont pas encore définies. Elles seront fixées par l'OFDF (cf. art. 20).

Art. 17 Appareils et moyens auxiliaires admis pour l'établissement automatisé des kilomètres parcourus

Les appareils ou moyens auxiliaires qui sont mis à disposition par le prestataire national (prestataire mandaté) ou par un prestataire agréé du NETS ou du SET peuvent être utilisés pour l'établissement automatisé des kilomètres parcourus (al. 1). Leur adéquation est vérifiée par l'OFDF dans le cadre de la procédure d'adjudication selon la LMP ou de la procédure d'agrément. En vertu de l'al. 2, l'OFDF publiera sur son site Internet la liste des prestataires agréés du SET et du NETS.

Art. 18 Véhicules relevant d'un établissement automatisé

Cet article définit les véhicules suisses dont les kilomètres parcourus doivent être établis de manière automatisée et qui doivent dès lors être équipés d'un appareil ou d'un moyen auxiliaire selon l'art. 17. Il s'agit de tous les véhicules automobiles soumis à la RPLP (al. 1, let. a) et des tracteurs à sellette jusqu'à un poids total autorisé de 3,5 tonnes qui sont habilités à tracter des remorques soumises à la redevance (al. 1, let. b).

Si un véhicule suisse n'est pas équipé en vue de l'établissement automatisé des kilomètres parcourus, l'OFDF met en demeure son détenteur. Lorsque la mise en demeure reste sans effet, l'OFDF ordonne à l'autorité cantonale d'admission à la circulation de retirer le permis de circulation et les plaques de contrôle (cf. art. 14a, al. 1, let. c, P-LRPL).

Les véhicules étrangers n'ont aucune obligation d'équipement. Celle-ci ne serait guère applicable, car la majeure partie de ces véhicules ne circulent en Suisse qu'une fois par an et une obligation générale d'équipement affecterait considérablement le trafic routier aux postes frontières. On peut toutefois supposer que les détenteurs de véhicules circulant à l'international souhaiteront bénéficier des avantages du SET ou du NETS et équiperont volontairement leurs véhicules à moteur d'un appareil ou moyen auxiliaire provenant d'un prestataire agréé en Suisse. Si les véhicules étrangers sont équipés d'un appareil ou d'un moyen auxiliaires admis selon l'art. 17, leurs kilomètres parcourus doivent être établis de manière automatisée. Si tel n'est pas le cas, ces kilomètres devront être saisis manuellement (cf. art. 20, al. 1).

L'al. 3 autorise néanmoins l'OFDF à assujettir certains véhicules étrangers à l'établissement automatisé des kilomètres parcourus. Cela concerne en particulier les véhicules qui circulent fréquemment dans le territoire douanier ou qui sont utilisés pour des déplacements particuliers (p. ex. trafic régional).

Art. 19 Mandat pour l'établissement automatisé des kilomètres parcourus

Lorsque les kilomètres doivent être établis de manière automatisée, les détenteurs de véhicules sont tenus de mandater un prestataire visé à l'art. 11a LRPL pour collecter les données nécessaires à la perception de la redevance. Ceux-ci ont le choix entre les prestataires du SET ou du NETS agréés par l'OFDF et le prestataire national mandaté.

L'OFDF publie à titre d'information sur son site Web la liste des prestataires agréés.

Art. 20 Véhicules relevant de l'établissement manuel des kilomètres parcourus

Les kilomètres parcourus doivent être établis manuellement lorsqu'ils ne le sont pas de manière automatisée (al. 1).

Cela s'applique aux:

- a. véhicules à moteur exemptés de l'obligation d'équipement;
- b. véhicules étrangers qui, à leur entrée sur le territoire douanier, n'ont aucun appareil ou moyen auxiliaire ou sont équipés d'un appareil ou moyen auxiliaire hors d'état de fonctionner.

Les kilomètres parcourus doivent également être établis manuellement si l'appareil ou le moyen auxiliaire monté dans le véhicule tombe en panne sur le territoire douanier (al. 2).

En vertu de l'al. 3, l'OFDF peut, sur demande, dispenser des véhicules suisses de l'obligation d'équipement dans des cas dûment justifiés. Il peut également exclure de cette obligation les véhicules suisses qui circulent très peu ou ordonner l'établissement manuel des kilomètres parcourus (al. 4). On évite ainsi que les frais de l'OFDF pour l'indemnisation des prestataires soient supérieurs aux avantages de cette obligation.

On ignore encore comment les kilomètres parcourus devront être établis manuellement. Le carnet de route actuellement utilisé ne sera pas conservé. On peut supposer que l'OFDF ou les prestataires mettent à disposition un système numérique simple (p. ex. une application ou un programme basé sur le Web), dans lequel la personne assujettie à la redevance saisira elle-même les données de kilométrage et les indications sur la remorque, l'OFDF pouvant ensuite traiter automatiquement les informations transmises. L'al. 5 habilite l'OFDF à définir la manière dont les kilomètres parcourus sont établis manuellement, cet établissement devant être aussi simple que possible. L'OFDF peut prescrire différents modes d'établissement manuel en cas de panne d'un appareil, selon que celui-ci est utilisé par un prestataire du SET ou du NETS.

Art. 21 Coûts de l'établissement des kilomètres parcourus

En vertu de l'al. 1, les détenteurs supportent tous les coûts qui leur incombent en raison du montage ou de l'utilisation d'un appareil ou d'un moyen auxiliaire et de l'obligation d'établir automatiquement ou manuellement les kilomètres parcourus. Cela englobe, par exemple, les charges pour la conclusion du contrat avec un prestataire ou les temps d'immobilisation des véhicules assujettis à la redevance qui sont liés à l'obligation d'équipement ou à la vérification/réparation nécessaire d'un appareil ou d'un moyen auxiliaire. Les détenteurs ne peuvent formuler aucune prétention correspondante auprès de l'OFDF, qui prend déjà en charge les coûts des prestations des prestataires à travers l'indemnisation de ces derniers.

Dans le régime en vigueur, la Confédération finance les appareils de saisie et les remet gratuitement aux détenteurs en vue de leur utilisation. Cette obtention gratuite est maintenue. On répond ainsi à une exigence du secteur des transports. Le prestataire national soumis à une obligation d'affiliation devra donc proposer gracieusement aux détenteurs un appareil ou un moyen auxiliaire par véhicule pour établir les kilomètres parcourus, sous réserve que ceux-ci n'aient pas mandaté un prestataire agréé (al. 2).

Cette distribution gratuite comprend également toutes les tâches du prestataire national qui en découlent, telles que les travaux généraux de réparation et de maintenance ou la transmission quotidienne des données de kilométrage à l'OFDF. Celui-ci l'indemniserait pour ces dépenses. Les prestataires du SET et du NETS agréés par l'OFDF sont libres d'exiger ou non une indemnisation. Le libre marché s'applique en la matière.

La distribution gratuite est aussi possible pour les détenteurs de véhicules étrangers, mais uniquement si ces derniers circulent régulièrement dans le territoire douanier. Il convient d'éviter, par exemple, que des appareils et moyens auxiliaires soient remis gratuitement pour des véhicules qui n'entrent qu'une seule fois sur le territoire douanier. Les conditions précises seront définies ultérieurement (al. 3).

L'OFDF finance les appareils et moyens auxiliaires que le prestataire national met gracieusement à disposition. L'OFDF et le prestataire mandaté doivent avoir la possibilité de récupérer les appareils ou, dans le cas contraire, de les facturer. Cela concerne principalement les appareils et moyens auxiliaires neufs qui ne sont utilisés que brièvement ou qui ont été obtenus abusivement (al. 4).

Section 2 Obligations de coopérer

Art. 22 Garantie du bon fonctionnement de l'appareil

La personne assujettie à la redevance est responsable du fonctionnement permanent de l'appareil ou du moyen auxiliaire. Cette règle est opportune, car cette personne a accès à l'appareil ou au moyen auxiliaire ou est régulièrement en contact avec le conducteur et peut dès lors constater un éventuel dysfonctionnement.

L'appareil ou le moyen auxiliaire doit être en état de fonctionner dès le premier trajet soumis à la redevance. Ce moment correspond à la mise en circulation pour les véhicules suisses et au franchissement de la frontière pour les véhicules étrangers. Contrairement à la réglementation en vigueur, les autorités cantonales d'admission à la circulation ne peuvent plus vérifier le respect de cette disposition lors de la mise en circulation. Cela incombe désormais à l'OFDF.

Art. 23 Réparation et remplacement de l'appareil

En cas de défaillance ou de panne de l'appareil ou du moyen auxiliaire, la personne assujettie à la redevance doit le faire vérifier, réparer ou remplacer sans délai (al. 1). Pour garantir la taxation correcte du trajet soumis à la redevance, les parcours non enregistrés et les indications requises sur une remorque tractée doivent être communiqués à l'OFDF. La personne assujettie à la redevance doit donc veiller à ce que le conducteur du véhicule note ces informations. Cette notification est exécutée directement à l'OFDF pour le service de perception SET et au prestataire pour le service de perception NETS. Les prestataires de ce dernier définiront des processus appropriés à cet effet et transmettront les données de kilométrage à l'OFDF grâce à une interface. Bien que l'enregistrement correct et intégral du kilométrage par les appareils et les moyens auxiliaires et la résolution des dysfonctionnements relèvent de la compétence des prestataires, les destinataires diffèrent, car dans le service européen de télépéage SET, les pannes et les dysfonctionnements doivent être

annoncés directement à l'exploitant concerné du système de péage. L'OFDF indiquera comment les kilomètres doivent être établis dans de tels cas (cf. art. 20).

L'al. 2 accorde à la personne assujettie à la redevance un délai de cinq jours ouvrés pour cette déclaration. Celle-ci doit cependant être effectuée le jour même pour les véhicules étrangers affiliés au SET. Le délai de notification est court, car la déclaration est activée immédiatement après sa transmission (cf. art. 29). Jusqu'à ce moment, l'assujetti peut fournir les données non enregistrées. Si l'obligation visée à l'al. 1 de remise en état immédiate ou de remplacement de l'appareil ou du moyen auxiliaire défectueux n'est pas remplie, l'OFDF met dans un premier temps en demeure la personne fautive. Lorsque cette mise en demeure reste sans effet, il ordonne à l'autorité cantonale d'admission à la circulation compétente de retirer le permis de circulation et les plaques de contrôle (cf. art. 14a P-LRPL). De plus, l'entrée d'un véhicule étranger équipé d'un système de saisie défectueux est refusée ou le conducteur est contraint d'établir manuellement les kilomètres parcourus (art. 20).

La personne assujettie à la redevance assume les conséquences d'une défaillance ou d'une panne de l'appareil ou du moyen auxiliaire. Elle ne peut formuler aucune prétention en dommages-intérêts auprès de l'OFDF (al. 3).

Art. 24 Participation à l'établissement des kilomètres parcourus

La perception de la redevance s'appuie sur l'établissement correct du kilométrage. La personne assujettie à la redevance et le conducteur ont donc des obligations en la matière, la première devant veiller à ce que le second utilise correctement l'appareil ou le moyen auxiliaire.

Ces obligations impliquent que les personnes assujetties à la redevance forment leurs conducteurs au maniement des appareils et des moyens auxiliaires et que les conducteurs se familiarisent activement avec leur fonctionnement.

En plus de l'utilisation correcte de l'appareil ou du moyen auxiliaire, le conducteur doit s'assurer que les remorques tractées sont saisies dans cet appareil ou ce moyen auxiliaire. Cet enregistrement peut être automatique lorsque l'appareil ou le moyen auxiliaire identifie la remorque couplée au véhicule et consigne automatiquement les informations nécessaires. Lorsque celles-ci ne sont pas enregistrées automatiquement, les conducteurs sont tenus d'indiquer dans l'appareil ou le moyen auxiliaire tous les renseignements sur les remorques tractées qui sont requis pour la taxation. La disposition est formulée de manière ouverte pour laisser aux prestataires des systèmes de saisie une marge de manœuvre lors de la mise en œuvre. En l'état actuel des choses, on suppose que l'enregistrement portera sur le nombre d'essieux de la remorque tractée. Requête jusqu'à présent, l'indication de la plaque de contrôle et du poids total autorisé est supprimée.

Art. 25 Garantie de l'accès à l'appareil ou au moyen auxiliaire

La personne assujettie à la redevance doit veiller à ce que le prestataire puisse accéder régulièrement et à distance à son appareil ou à son moyen auxiliaire pendant la période fiscale, conformément à ses directives (al. 1). D'une part, le prestataire doit avoir accès aux données enregistrées dans le véhicule à moteur pour les déclarer à l'OFDF en vue de la taxation. D'autre part, il doit pouvoir mettre à jour le logiciel des appareils ou moyens auxiliaires, voire les bloquer. Au quotidien, le respect de cette obligation ne constituera aucun défi particulier pour la plupart des personnes assujetties à la redevance. La majorité des véhicules à moteur sont utilisés régulièrement, voire quotidiennement, de sorte que l'accès des prestataires ne devrait pas poser problème. Cette norme est nécessaire afin que l'empêchement intentionnel d'une transmission de données ne reste pas sans conséquence pour la personne assujettie à la redevance.

Il se peut néanmoins que les véhicules à moteur ne soient provisoirement pas utilisés pendant une période prolongée et que le prestataire ne puisse pas accéder aux appareils ou aux moyens auxiliaires, car leurs batteries sont déchargées, par exemple. Pour éviter que l'OFDF ne procède alors inutilement à des taxations dans les limites de son pouvoir d'appréciation, qui sont attaquées par les personnes assujetties à la redevance et que l'OFDF doit modifier, cette personne doit communiquer le kilométrage et les indications sur les remorques tractées de la même manière que l'annonce des dysfonctionnements visée à l'art. 23, al. 2 (al. 2). Si elle ne respecte pas ce délai, l'OFDF procède automatiquement à la taxation des jours calendaires manquants dans les limites de son pouvoir d'appréciation (al. 3). La correction de cette taxation peut ensuite être demandée dans le cadre d'une procédure de recours. Compte tenu de la violation des règles de procédure,

elle ne sera cependant exécutée que moyennant la facturation du temps correspondant par l'OFDF.

Section 3 Période fiscale, enregistrement, déclaration et décision de taxation

Art. 26 Période fiscale

La période fiscale demeure inchangée pour les véhicules suisses et étrangers. Elle correspond au mois civil pour les véhicules suisses. Pour les véhicules étrangers, elle commence dès leur entrée sur le territoire douanier et prend fin à leur sortie.

Art. 27 Enregistrement

Les détenteurs doivent s'enregistrer en tant que partenaires commerciaux dans le système d'information de l'OFDF. En relation avec la RPLP, cela concerne, d'une part, les détenteurs de véhicules étrangers qui utilisent les services d'un prestataire du NETS et, d'autre part, tous les détenteurs de véhicules suisses. L'al. 2 répertorie les informations à fournir. Les détenteurs de véhicules étrangers qui recourent aux services d'un prestataire du SET ne sont pas concernés. Leurs coordonnées sont enregistrées par ce prestataire et communiquées à l'OFDF lors de la déclaration (cf. art. 45).

En outre, les détenteurs étrangers doivent enregistrer les données nécessaires à la perception de la redevance pour les véhicules à moteur qui sont utilisés sur le territoire douanier. L'al. 3 présente ces informations. L'OFDF consulte le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) de l'Office fédéral des routes (OFROU; art. 16 de l'ordonnance du 30 novembre 2018 sur le système d'information relatif à l'admission à la circulation¹⁶) pour obtenir les indications sur les véhicules suisses comme le numéro de châssis, qui doit être fourni avec la déclaration. Dans le même temps, l'IDE du détenteur du véhicule est consulté. Elle doit être indiquée à l'autorité cantonale d'admission à la circulation au moment de la mise en circulation du véhicule et permet de faire le lien avec la gestion des partenaires commerciaux de l'OFDF. Lorsque le détenteur n'a aucune IDE, cette autorité cantonale refuse la mise en circulation (cf. art. 14a, al. 1, let. e, P-LRPL).

Les détenteurs doivent tenir à jour les données enregistrées (al. 3).

Art. 28 Déclaration

L'art. 28 régit la déclaration des données nécessaires à la perception de la redevance. Cette déclaration est propre à un véhicule à moteur (al. 1). Doivent être transmis le numéro de châssis, les kilomètres parcourus établis par l'appareil ou le moyen auxiliaire (cf. art. 16 et 17) sous la forme de points de cheminement enregistrés par le système de navigation par satellite (GNSS) ainsi que le nombre d'essieux des éventuelles remorques tractées (al. 2, let. a à c).

La let. d précise les informations supplémentaires à déclarer pour les véhicules étrangers qui établissent les kilomètres à l'aide d'un appareil ou d'un moyen auxiliaire d'un prestataire du SET. Il s'agit des données que ce prestataire doit enregistrer en vertu de l'art. 45. Hormis le PAN, elles sont identiques à celles que les détenteurs de véhicules étrangers utilisant un appareil ou un moyen auxiliaire d'un prestataire du NETS doivent communiquer directement à l'OFDF (cf. art. 27).

L'établissement manuel des kilomètres parcourus doit être aussi simple que possible (cf. art. 20, al. 5). La solution correspondante n'est pas encore connue pour le moment. Les données nécessaires à la taxation dépendent de la solution retenue. Elles seront complétées ultérieurement (al. 3).

L'al. 4 fixe les délais que les prestataires doivent respecter pour remettre la déclaration. Celle-ci est quotidienne pour les véhicules suisses. Pour les véhicules étrangers, elle est exécutée après leur sortie du territoire douanier ou quotidiennement si ces véhicules restent plus d'une journée dans ce territoire. L'OFDF définit dans les prescriptions techniques et opérationnelles la manière dont la déclaration doit lui être transmise (cf. art. 11a P-LRPL). Les délais s'appliquent également à l'établissement manuel des kilomètres parcourus.

¹⁶ RS 741.58

De plus, l'OFDF peut exiger du prestataire une déclaration horaire du statut des véhicules suisses et étrangers qui se trouvent à l'étranger et utilisent un appareil ou un moyen auxiliaire d'un prestataire du NETS. On s'assure ainsi que les appareils ou moyens auxiliaires remis par ce prestataire restent sous son contrôle, ce qui complique les utilisations frauduleuses.

Art. 29 Activation de la déclaration

Le dépôt de la déclaration active celle-ci et la rend contraignante. Les modifications ultérieures ne seraient alors possibles que dans le cadre d'une procédure de recours. C'est la raison pour laquelle une correction éventuelle est prévue.

Pour les véhicules étrangers équipés d'un appareil ou d'un moyen auxiliaire d'un prestataire du SET ou dont les kilomètres parcourus sont établis manuellement, la correction doit être exécutée le même jour. Dans les autres cas, un délai de cinq jours ouvrables est accordé à cet effet.

Ces délais sont coordonnés avec celui portant sur la communication d'indications manquantes en raison d'une défaillance ou d'une panne (cf. art. 23) ou d'un accès impossible à l'appareil (cf. art. 25).

En l'absence de déclaration et de communication au sens de l'art. 23, al. 2, ou 25, al. 2, l'OFDF procède à une taxation dans les limites de son pouvoir d'appréciation.

Art. 30 Consultation des données

Les prestataires sont indemnisés par l'OFDF pour leurs services (cf. art. 46). De plus, ils bénéficient d'une position de confiance dans le processus de perception de la redevance. En contrepartie, ils doivent accorder à l'OFDF le droit de consulter toutes les données qui sont requises pour vérifier les déclarations qui lui ont été transmises.

Art. 31 Décision de taxation

La taxation est réalisée sur la base de la déclaration transmise par le prestataire (al. 1). Celle-ci comporte toutes les données nécessaires à la perception de la redevance qui sont visées à l'art. 28. L'OFDF corrige les incohérences ou les contradictions qu'il constate en examinant la déclaration et les indique dans la décision de taxation.

Chaque taxation fait l'objet d'une notification et d'une décision individuelles. L'OFDF appliquera cette règle aux véhicules étrangers dont le kilométrage est établi manuellement ou qui sont équipés d'un appareil ou d'un moyen auxiliaire d'un prestataire du SET. L'al. 2 déroge de cette règle: pour tous les autres véhicules (véhicules suisses et véhicules étrangers comportant un appareil ou un moyen auxiliaire d'un prestataire du NETS), les taxations exécutées au cours d'un mois civil seront regroupées dans une décision mensuelle. Cela simplifie la perception de la redevance et répond à une demande du secteur des transports. La décision de taxation est notifiée à la personne assujettie à la redevance (al. 3) par voie électronique, dans le système d'information de l'OFDF (cf. art. 52, al. 1, P-LE-OFDF).

Pour les véhicules étrangers utilisant un appareil d'un prestataire du SET, ce prestataire est réputé habilité à recevoir des notifications. À cette fin, il a été dûment mandaté au préalable par la personne assujettie à la redevance et doit lui transmettre la décision de taxation.

Fixé par l'OFDF, le délai de paiement s'appuie sur l'art. 28 P-LE-OFDF. Il sera défini dans l'ordonnance d'exécution de la LE-OFDF.

Art. 32 Recouvrement de la redevance

L'OFDF a la possibilité de ne pas facturer individuellement chaque décision de taxation. Ainsi, les décisions de taxation des différents véhicules d'un même détenteur peuvent être regroupées dans une seule facture. Il serait également possible, par exemple, de compenser simultanément les crédits découlant de recours ou les remboursements liés à des TCNA.

Art. 33 Facturation et risque de recouvrement auprès des prestataires du SET pour les véhicules étrangers

En ce qui concerne les véhicules étrangers, l'OFDF envoie aux prestataires agréés du SET une facture groupée qui comprend la redevance pour tous les trajets assujettis qui ont été enregistrés dans leurs appareils ou moyens auxiliaires et lui ont été transmis pour taxation. La facture groupée

est établie au plus une fois par semaine (al. 1). Le prestataire décide du type de facturation sub-séquente de la redevance à ses clients et assume le risque de recouvrement (al. 2).

Section 4 Adjudication du mandat au prestataire mandaté

Art. 34

Le prestataire national (mandaté) visé à l'art. 11a, al. 1, P-LRPL est notamment tenu de fournir un appareil ou un moyen auxiliaire à tous les détenteurs de véhicules qui ne veulent ou ne peuvent pas choisir un prestataire agréé. Il est désigné dans le cadre d'une procédure d'adjudication selon la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics (LMP)¹⁷, durant laquelle il doit respecter les mêmes dispositions que les prestataires agréés pendant la procédure d'agrément.

Section 5 Agrément des prestataires

Art. 35 Conditions d'agrément

Quiconque souhaite devenir un prestataire agréé du SET ou du NETS doit déposer une demande d'agrément auprès de l'OFDF. Celui-ci accorde l'agrément au requérant lorsque les conditions énoncées à l'al. 2 sont réunies de manière cumulative.

Pour le moment, l'OFDF n'envisage pas de réclamer des sûretés aux prestataires lors de la procédure d'agrément, comme indiqué à l'al. 2, let. e. Cela ne concernerait de toute façon que les prestataires agréés du SET pour les véhicules étrangers, car ils sont chargés de recouvrer la redevance et la Confédération est exposée en l'espèce à un certain risque de défaillance. La fourniture de sûretés engendre cependant des coûts pour les prestataires, qui se répercuteraient au final sur la compensation que leur verse la Confédération. Des examens réguliers de la capacité financière des prestataires devraient permettre de contenir suffisamment ce risque.

L'OFDF vérifie la capacité financière des prestataires dès la procédure d'agrément. Cet examen doit ensuite être renouvelé régulièrement. En général, les prestataires concernés devront attester chaque année leur capacité financière, la fréquence des examens pouvant cependant être adaptée en fonction du risque. L'OFDF définira dans les prescriptions opérationnelles les documents à présenter et l'ampleur de la vérification régulière. L'al. 3 l'autorise donc à fixer des conditions particulières dans cette optique.

Art. 36 Exigences relatives à l'appareil ou au moyen auxiliaire

Cet article fixe les exigences relatives à l'appareil ou au moyen auxiliaire que les prestataires agréés peuvent utiliser pour établir les kilomètres parcourus. L'appareil ou le moyen auxiliaire doit avoir les caractéristiques suivantes:

- a. Il doit pouvoir être affecté clairement à un véhicule soumis à la redevance afin que l'OFDF soit en mesure de facturer la redevance correspondante à l'assujetti (al. 1).
- b. Il doit pouvoir enregistrer les points d'acheminement GNSS qui sont nécessaires pour établir les kilomètres parcourus (al. 2).
- c. L'enregistrement des points d'acheminement doit être suffisamment précis pour que les kilomètres calculés sur cette base par l'OFDF varient de +/- 4 % au maximum par rapport aux kilomètres effectivement parcourus (al. 3). Cela correspond à la réglementation en vigueur. En d'autres termes, le prestataire peut définir lui-même la densité des points d'acheminement à enregistrer pour respecter ce critère, qui sera vérifié lors de la procédure d'agrément. L'OFDF détermine la distance en utilisant un algorithme qui a été vérifié à l'aide de mesures comparatives réalisées par l'Institut fédéral de métrologie (METAS) sur des itinéraires de référence.
- d. Les remorques tractées doivent pouvoir être enregistrées de manière automatique ou en saisissant les informations requises.

L'OFDF définira les modalités détaillées dans les prescriptions techniques et opérationnelles.

Art. 37 Contrôle du respect des conditions

L'OFDF vérifie dans le cadre d'une procédure d'agrément si les conditions énoncées à l'art. 35 ainsi que les prescriptions techniques et opérationnelles qu'il a édictées sont respectées. Il peut

¹⁷ RS 172.056.1

reconnaître les résultats de tests étrangers réalisés dans l'Espace économique européen (EEE) et renoncer à ses propres tests lorsque ces résultats attestent le respect des exigences techniques et opérationnelles. Cela réduit les coûts et accélère la procédure d'agrément (al. 1).

L'OFDF définit la procédure d'agrément (al. 2), qui comprend quatre étapes consécutives:

Étape 1: les conditions formelles de la demande sont examinées, en particulier la capacité financière.

Étape 2: lorsque les exigences formelles sont satisfaites, le requérant doit prouver dans un environnement test qu'il respecte effectivement les exigences techniques et opérationnelles spécifiques à la RPLP, les exigences en matière de sécurité informatique et les spécifications de l'interface. Si nécessaire, l'environnement test propre à l'OFDF peut être utilisé à cette fin contre rémunération.

Étape 3: cette étape porte sur un essai avec des véhicules routiers tests du requérant. Il ne s'agit pas encore de véhicules soumis à la redevance. Le requérant doit réaliser plusieurs parcours et cycles définis par l'OFDF afin de prouver que les points d'acheminement enregistrés sur le territoire douanier sont suffisamment précis pour pouvoir calculer correctement la RPLP due.

Étape 4: enfin, un projet pilote comprenant un nombre prédéfini de véhicules soumis à la redevance est réalisé pour démontrer la performance de l'appareil ou du moyen auxiliaire du requérant. Ce projet englobe également la transmission spontanée des données nécessaires à la perception de la redevance. Concernant les prestataires du SET, il comporte en plus, pour les véhicules étrangers, l'enregistrement de la personne assujettie à la redevance et de ses véhicules à moteur ainsi que l'ensemble du processus de recouvrement.

Les vérifications prévues à chaque étape et leurs critères de réalisation sont définis dans les prescriptions techniques et opérationnelles correspondantes de l'OFDF.

Art. 38 Contrat relatif au projet pilote

Lorsque le requérant remplit les conditions d'agrément, c'est-à-dire lorsqu'il a atteint l'étape 3 de la procédure d'agrément et répond à ses exigences (cf. art. 37), l'OFDF conclut avec lui un contrat de droit public (contrat d'agrément) sur le respect des prescriptions ainsi que sur les droits et obligations en relation avec la perception de la RPLP en vue du projet pilote (étape 4).

Art. 39 Octroi de l'agrément

Si le projet pilote (cf. art. 37) s'achève lui aussi avec succès, l'OFDF accorde au requérant l'agrément définitif sous la forme d'une décision d'agrément (al. 1). Le contrat d'agrément visé à l'art. 38 s'applique alors également à l'exploitation ordinaire (al. 2).

Si le projet pilote se solde par un échec, l'OFDF refuse l'agrément et le contrat d'agrément prend fin automatiquement et sans indemnité.

Art. 40 Changement de la situation

Si la situation change au niveau du prestataire ou de l'OFDF (p. ex. nouveau matériel, modification du logiciel), il faut s'assurer que toutes les prescriptions continuent d'être respectées. L'OFDF peut dès lors réexaminer l'ensemble de l'agrément ou uniquement certaines de ses étapes. Un nouvel examen ne devrait toutefois être réalisé qu'en cas de changements significatifs, c'est-à-dire qui ont un impact sur la perception de la RPLP (al. 1 et 2). Le réexamen des conditions d'agrément ne donne cependant pas droit à un dédommagement (al. 3).

Art. 41 Exigences supplémentaires

D'un côté, l'art. 11 a P-LRPL autorise l'OFDF à définir des critères techniques et opérationnels pour les prestataires. De l'autre, le système européen de péage et, partant, le SET continueront de se développer, de sorte que les prestataires pourraient être soumis à des nouvelles exigences. L'art. 41, al. 1, habilite donc l'OFDF à assortir la décision d'agrément visée à l'art. 39 d'exigences supplémentaires par rapport à celles qui sont déjà prévues ou à convenir contractuellement avec les prestataires d'obligations supplémentaires (al. 2).

Art. 42 Non-respect des conditions d'agrément et violation des obligations

L'art. 42 définit la procédure lorsqu'un prestataire ne remplit plus les conditions d'agrément ou enfreint des obligations légales ou contractuelles. Dans ce cas, il doit remédier aux manquements. Pour ce faire, il doit consulter l'OFDF et obtenir son accord (al. 1). En l'absence de consentement de l'OFDF ou lorsque les mesures prises restent sans effet, l'OFDF prend ses propres mesures. Il fixe alors un délai au prestataire pour corriger les manquements. Si ceux-ci ne sont pas éliminés dans le délai imparti, il lui retire l'agrément (al. 2). Ce retrait ne donne lieu à aucune indemnisation, et le prestataire ne peut faire valoir aucune prétention en dommages-intérêts.

Section 6 Obligations des prestataires

Art. 43 Distribution des appareils

Les prestataires doivent mettre à la disposition des personnes assujetties à la redevance avec lesquelles ils ont noué une relation contractuelle un appareil ou un moyen auxiliaire en état de fonctionnement qui est destiné à la perception de la RPLP et qui peut être affecté clairement à un véhicule soumis à la redevance.

Art. 44 Enregistrement des communications

Si l'appareil ou le moyen auxiliaire tombe en panne ou présente un dysfonctionnement ou si la personne assujettie à la redevance ne peut pas garantir l'accès régulier du prestataire au système de saisie, cet assujetti ou le conducteur doit enregistrer les kilomètres parcourus et les indications relatives aux remorques tractées et les communiquer au prestataire ou à l'OFDF (cf. art. 23 et 25). L'art. 44 précise que les prestataires doivent enregistrer ces déclarations. Cela concerne uniquement les prestataires du NETS.

Art. 45 Enregistrement des données sur les détenteurs de véhicules étrangers avec un appareil d'un prestataire du SET

Dans le cas des véhicules étrangers, l'OFDF n'a pas accès aux données des autorités étrangères d'admission à la circulation. Les informations relatives au détenteur et au véhicule doivent donc être saisies sur la base du permis de circulation. Dans le service de perception SET, l'enregistrement des véhicules à moteur et du détenteur incombe au prestataire agréé, ces indications devant ensuite être transmises à l'OFDF dans le cadre de la déclaration d'un trajet soumis à la redevance. Le PAN fait partie des données à fournir. Ce numéro unique identifie à la fois le prestataire, le détenteur et le véhicule à moteur. Pour fixer correctement la RPLP, il est donc indispensable que le prestataire agréé enregistre ces données et les tienne à jour (al. 1 à 3). La langue de correspondance (français, allemand, italien et anglais) en fait également partie.

Les détenteurs de véhicules étrangers qui souhaitent utiliser le service de perception NETS doivent s'enregistrer auprès de l'OFDF, fournir eux-mêmes ces informations et les actualiser (cf. art. 27).

Section 7 Compensation

Art. 46

Les prestataires agréés reçoivent une compensation pour leurs services inhérents à la perception de la redevance. Le Département fédéral des finances (DFF) en fixe le montant (al. 1 et 2).

Il est dans l'intérêt de la Confédération qu'un nombre aussi élevé que possible de prestataires participent à la procédure d'agrément destinée aux services de perception SET et/ou NETS, afin que l'OFDF puisse taxer en particulier les véhicules étrangers (plus de 2,5 millions d'entrées par an) via un processus standard automatisé, et non avec un système de saisie manuelle (service national de péage manuel NMTS; cf. ch. 2.2). L'indemnité doit donc être aussi faible que possible, mais aussi élevée que nécessaire. Son montant s'appuiera sur le catalogue de prestations du service de saisie respectif. L'indemnité est la même pour tous au sein d'un service de saisie.

En ce qui concerne les véhicules étrangers relevant du service de saisie SET, le prestataire est également chargé de saisir et de mettre à jour les données nécessaires des véhicules à moteur et des détenteurs. De plus, il assume le risque de recouvrement (cf. art. 33 et 45). Son indemnité est donc plus élevée que dans les autres services.

Il est par ailleurs important que les prestataires respectent de manière durable et fiable les prescriptions techniques et opérationnelles. Il est notamment essentiel que les prestataires du SET saisissent correctement et tiennent à jour les données sur le détenteur d'un véhicule étranger et sur ce dernier, car la taxation adéquate de la redevance en dépend directement. Les erreurs constatées engendrent des charges supplémentaires inutiles au niveau de l'OFDF. C'est la raison pour laquelle celui-ci peut définir des critères de qualité qui lui permettent de réduire l'indemnité lorsqu'un prestataire ne les remplit pas (al. 3).

Le pourcentage est vérifié régulièrement, mais au moins tous les cinq ans, et adapté le cas échéant à l'évolution de la situation. Compte tenu de la croissance du marché et de l'utilisation d'appareils et de moyens auxiliaires dans plusieurs secteurs à péage européens, on examinera en particulier si des synergies chez les prestataires agréés permettent de réduire le prix (al. 4).

Chapitre 4 Perception forfaitaire de la redevance

Ce chapitre (art. 47 à 52) régit la perception de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF) pour les véhicules suisses et étrangers. La RPLF demeure inchangée sur le principe. Ses tarifs et les véhicules qui lui sont assujettis (cf. art. 4) restent les mêmes. Il est prévu de modifier le remboursement pour courses à l'étranger (art. 50). À l'avenir, la redevance des véhicules étrangers sera acquittée exclusivement par voie électronique, grâce à l'application «Via» et à un magasin en ligne. La possibilité de la recouvrer pour dix jours au choix est abrogée (art. 51). La disposition concernant le remboursement de la RPLF en cas de location pour l'armée ou la protection civile est abrogée. Aucune demande de remboursement n'avait été déposée depuis l'entrée en vigueur de l'ancien art. 33a ORPL en 2016¹⁸. En revanche, le droit au remboursement de la RPLP est conservé.

Art. 47 à 49 Généralités, recouvrement de la redevance, remboursement lors de la mise hors circulation

La RPLF des véhicules étrangers continue d'être prélevée par l'autorité d'admission à la circulation du canton de stationnement. Payable d'avance, elle devient exigible au moment de l'immatriculation officielle ou au début de l'année. Le délai et le mode de paiement sont réglés par les dispositions cantonales régissant la perception de la taxe sur les véhicules à moteur (art. 47). L'art. 48 fixe les compétences et la procédure en cas de changement du lieu de stationnement et de véhicules munis de plaques interchangeables. L'art. 49 définit le montant du remboursement lors d'une mise hors circulation. Ces articles n'ont pas été modifiés sur le fond.

Art. 50 Remboursement pour courses à l'étranger

Le détenteur d'un véhicule suisse a droit au remboursement de $\frac{1}{360}$ de la redevance annuelle pour chaque jour au cours duquel il est prouvé que ce véhicule circule à l'étranger. Jusqu'à présent, chaque jour durant lequel le véhicule circulait à l'étranger et en Suisse donnait droit au remboursement d'une demi-journée.

À l'avenir, ces demi-journées ne seront plus remboursées. Il n'est en effet pas concevable que les véhicules suisses puissent bénéficier de la moitié du remboursement alors que les véhicules étrangers doivent s'acquitter de l'intégralité de la RPLF pour les jours concernés.

Comme auparavant, les demandes de remboursement doivent être présentées à l'OFDF dans un délai d'une année après l'expiration de la période fiscale. À l'avenir, cela ne s'effectuera plus par courrier ou par courriel, mais par voie électronique, grâce à une saisie dans le système d'information de l'OFDF. Le montant minimum du remboursement (50 francs) demeure inchangé.

Art. 51 Perception de la redevance

Concernant les véhicules étrangers, les assujettis à la redevance peuvent actuellement s'acquitter de la RPLF à un office douanier desservi en utilisant un formulaire ou, depuis mai 2019, grâce à l'application «Via» 24 heures sur 24 et sans contrainte de lieu. La solution basée sur le formulaire est supprimée, car la plupart des offices douaniers ne sont desservis qu'à certaines heures, voire plus du tout et la redevance ne peut dès lors plus être réglée de cette manière. À l'avenir, la redevance devra être payée avec l'application «Via», qui sera complétée par une solution fondée sur le Web dans le cadre de son développement ultérieur.

¹⁸ RO 2016 513

La redevance peut être acquittée pour une période de un à trente jours consécutifs, de un à onze mois consécutifs ou d'une année. La modification supprime l'option des dix jours au choix au cours d'une année pour un tarif de 32,50 francs (art. 34, al. 1, let. b, ORPL en vigueur). Cette solution basée sur un formulaire permettait par le passé de réduire sensiblement la charge liée à la perception pour la personne assujettie à la redevance et pour l'AFD. Cela n'est plus le cas avec le paiement électronique. Au contraire, elle engendrerait des frais de développement et de maintenance supplémentaires.

Les formulaires étant abandonnés, le justificatif de paiement de la redevance prend la forme d'une quittance numérique qui est envoyée par voie électronique après le règlement.

Art. 52 Calcul de la redevance

Les tarifs des différentes périodes fiscales demeurent inchangés. Ils sont dégressifs: en d'autres termes, plus la période fiscale est courte, plus le pourcentage de la redevance annuelle qui est dû après conversion en jours est élevé. Cela encourage le paiement de la redevance pour des périodes plus longues et réduit la charge administrative de l'OFDF. L'actuel art. 35, al. 1, let. b, ORPL est abrogé, car l'option des dix jours au choix n'est plus proposée (cf. art. 51). Comme auparavant, la restitution du justificatif de paiement donne droit à un remboursement proportionnel de la redevance. Le montant minimum du remboursement (50 francs) demeure inchangé.

Chapitre 5 Responsabilité solidaire

Ce chapitre (art. 53 et 54) régleme la responsabilité solidaire.

Le cercle des personnes solidairement responsables au titre de l'ORPL est réduit et figure désormais dans la loi (art. 5a P-LRPL). De plus, ces personnes sont définies dans la LE-OFDF (cf. art. 21 ss P-LE-OFDF). À l'avenir, la plaque de contrôle de la remorque tractée ne devra plus être indiquée dans le système de saisie. Par conséquent, l'OFDF ne pourra plus faire valoir la redevance auprès du détenteur d'une remorque lorsque le détenteur du véhicule à moteur est insolvable ou sa mise en demeure est restée sans effet. Le propriétaire, le loueur ou le donneur de leasing d'un véhicule à moteur sont cependant responsables du paiement de la redevance sur le trafic des poids lourds, c'est-à-dire y compris de celle qui est due en raison d'une remorque tractée.

Demeurent solidairement responsables de la RPLP ainsi que des intérêts et émoluments éventuels échus dans ce contexte le propriétaire, le loueur et le donneur de leasing d'un véhicule à moteur, lorsque son détenteur est insolvable ou qu'il a été mis en demeure sans effet.

Art. 53 Demande à l'OFDF

Pour évaluer les risques, les propriétaires, les loueurs ou les donneurs de leasing d'un véhicule à moteur peuvent demander à l'OFDF, avant la conclusion du contrat, si le cocontractant honore ses obligations de paiement. La demande doit comporter les informations mentionnées à l'al. 2. En cas de réponse négative de l'OFDF, l'auteur de la demande est libre de conclure néanmoins le contrat. Dans ce cas, il devient sans délai solidairement responsable.

Art. 54 Communication ultérieure de l'OFDF

Si l'OFDF a fourni une réponse positive sur la base de l'art. 53, il informe la personne qui a déposé une demande lorsque le cocontractant est insolvable ou a été mis en demeure sans effet. L'OFDF lui précise qu'elle est solidairement responsable des futures redevances dues pour un véhicule à moteur et d'éventuelles remorques tractées ainsi que des intérêts et émoluments, à moins que cette personne ne prenne les mesures visées à l'art. 54 pour éviter cette responsabilité. Ladite personne est libre de résilier le contrat dans les 60 jours ou de veiller à ce que les redevances échues et les éventuels intérêts et émoluments soient réglés dans le même délai.

Chapitres 6 à 8 Utilisation du produit de la redevance, contrôles et dispositions finales

Les articles restants ne sont pas modifiés sur le fond et sont repris du droit en vigueur, à l'exception des dispositions transitoires. Seuls leurs renvois aux autres articles ont été adaptés.

Art. 55 Produit net

L'art. 55 définit le produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds.

Art. 56 à 58 Répartition de la part des cantons

En vertu de l'art. 19, al. 1, LRPL, les cantons perçoivent un tiers du produit net de la RPLP. Dans les art. 56 à 58 ORPL, le Conseil fédéral met en œuvre les dispositions légales énoncées aux art. 19 et 19a LRPL. Ces articles de l'ORPL ont fait leurs preuves et sont conservés.

Art. 59 Contrôles

L'art. 59 autorise les autorités d'exécution à effectuer des contrôles auprès des personnes qui participent à l'exécution.

Les al. 2 et 3 des dispositions en vigueur (droit de pénétrer dans les propriétés, arrêt des véhicules à moteur, obligation des personnes contrôlées de collaborer et de donner des renseignements) relèvent désormais des art. 84, 93 et 94 P-LE-OFDF et peuvent être abrogés.

Étant donné que les nouveaux appareils de saisie ne sont plus installés de manière fixe dans le véhicule et peuvent être mis hors service, l'OFDF a la possibilité de comparer le kilométrage déclaré et taxé avec les données enregistrées par le tachygraphe. Les ateliers agréés pour le montage, la vérification ultérieure et la réparation des tachygraphes ainsi que les détenteurs sont dès lors tenus de fournir ces données à l'OFDF, sur demande (al. 2). Cette vérification ne sera pas systématique, mais aléatoire et sera réalisée en fonction des analyses de risque, d'indices correspondants ou de doutes.

Art. 60 Généralités

L'al. 1 a été adapté à la pratique et complété. Lors de la mise en place de la RPLP, les autorités cantonales d'admission à la circulation étaient les seules compétentes pour déclarer les données nécessaires à la perception de la redevance. Pour réduire le nombre d'interfaces, l'OFROU a ensuite repris cette tâche dans la plupart des cas d'application, sur la base du SIAC qu'il gère. Ces autorités cantonales restent toutefois responsables, car elles enregistrent et modifient les données dans le SIAC. À l'avenir, les données ne seront plus transmises à l'OFDF, mais mises à sa disposition dans le cadre d'une procédure de consultation.

Les autorités chargées d'exécuter la LRPL et l'ORPL continueront d'être indemnisées pour leurs dépenses (al. 2). Les ordonnances correspondantes du DFF devront être vérifiées.

Art. 61 Compétences

L'art. 61 régleme les compétences d'exécution de la législation sur la RPLP entre la Confédération et les cantons. Il correspond aux règles en vigueur à l'art. 4 ORPL. Comme auparavant, les cantons sont chargés de percevoir la redevance forfaitaire pour les véhicules suisses et d'enregistrer les données nécessaires du détenteur et du véhicule dans le cadre de la mise en circulation de ce dernier. L'IDE en fait désormais partie. On sait d'expérience que les détenteurs immatriculent leurs véhicules à différentes adresses et que les changements en la matière ne sont pas toujours communiqués aux autorités cantonales d'admission à la circulation. L'indication de l'IDE permet dès lors de déterminer clairement la personne assujettie à la redevance et de simplifier la facturation, puisqu'une facture groupée peut être émise si cette personne a immatriculé plusieurs véhicules.

En contrepartie, les cantons sont déchargés de certaines tâches liées à la RPLP. Lors de la mise en circulation d'un véhicule soumis à la redevance, ils ne doivent plus vérifier s'il est équipé d'un système de saisie. Cette tâche est inutile, car ces systèmes ne sont plus installés de manière fixe.

Art. 62 Contributions aux contrôles des poids lourds

La Confédération indemnise les cantons qui effectuent davantage de contrôles des poids lourds en vue de transférer sur le rail le trafic lourd de marchandises à travers les Alpes. Le montant des contributions est fixé dans une convention de prestations entre le DETEC et les cantons. Cette disposition correspond à l'art. 46 ORPL en vigueur.

Art. 63 Décompte et tenue des contrôles

L'art. 63 régit la procédure de décompte avec les cantons qui prélèvent la RPLF pour les véhicules suisses. Bien établie, la procédure en vigueur a fait ses preuves. Elle est donc conservée telle quelle.

Art. 64 *Abrogation et modification d'autres actes*

L'entrée en vigueur de l'ORPL entièrement révisée abroge la précédente ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds¹⁹.

En vertu de l'art. 61, let. b, ch. 2, P-ORPL, les cantons doivent enregistrer les données de base et, désormais, l'IDE. Conformément à l'art. 14a, al. 1, let. c, P-LRPL, les autorités cantonales d'admission à la circulation refuseront de remettre des plaques de contrôle si l'IDE du détenteur n'est pas connue ou n'est pas fournie lors de cette admission. Pour ce faire, les détenteurs de véhicules assujettis à la RPLP doivent être tenus de communiquer leur IDE lors de l'admission à la circulation.

Comme son nom l'indique, l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)²⁰ régit cette admission. Les conditions de délivrance du permis de circulation et des plaques de contrôle des véhicules assujettis à la redevance sur le trafic des poids lourds sont énoncées à l'art. 71, al. 1, let. e, OAC. Cet article doit être adapté. D'une part, il faut préciser que le détenteur est tenu de fournir une IDE. D'autre part, l'obligation pour l'autorité cantonale d'admission à la circulation de vérifier la présence de l'appareil de saisie précédemment prescrit est supprimée.

Section 3 *Disposition transitoire*

L'année 2024 est une année de transition afin que les détenteurs de véhicules suisses aient suffisamment de temps pour les équiper avec le nouveau système de saisie d'un prestataire. Les appareils de saisie remis gratuitement par l'AFD peuvent donc encore être utilisés jusqu'à fin 2024. La RPLP sera perçue conformément aux dispositions de l'ancien droit jusqu'au moment où un nouveau système de saisie sera installé dans un véhicule à moteur (art. 25a P-LRPL).

Art. 65

Les deux systèmes RPLP II et RPLP III seront exploités parallèlement pendant la période transitoire allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2024. L'art. 65 garantit l'utilisation des anciens appareils de saisie jusqu'au 31 décembre 2024 conformément à l'ancien droit, dans sa version du 31 décembre 2023. Sur demande, ces appareils seront restitués à l'OFDF ou à un office qu'il aura désigné. Cela est particulièrement important lorsque la personne assujettie à la redevance omet la déclaration. La restitution des appareils permet à l'OFDF de consulter lui-même ou de faire consulter les données et de procéder à la taxation sur cette base.

Dispositions supprimées:

Révision et remise (ancien art. 51 et 52) et protection des données (anciens art. 53 à 57)

L'ORPL n'a plus de dispositions sur la révision, la remise ou la protection des données, car elles relèvent désormais de la nouvelle LE-OFDF (art. 57, 41 et 64 à 66 P-LE-OFDF), conformément au niveau législatif.

Enclave douanière suisse du Samnaun (ancien art. 60)

L'art. 2 P-LE-OFDF définit le champ d'application comme le territoire douanier. Samnaun n'en fait pas partie. L'article correspondant peut donc être abrogé.

4 **Conséquences**

4.1 **Conséquences pour la Confédération**

4.1.1 **Conséquences financières**

La mise en place de la RPLP III ne devrait entraîner ni hausse ni baisse des recettes de la RPLP, car les paramètres de la redevance (kilométrage x poids déterminant x tarif) demeurent inchangés.

La présente modification de la LRPL et de l'ORPL est étroitement liée au message du 15 février 2017 relatif au financement de la modernisation et de la numérisation de l'Administration

¹⁹ RS 641.811

²⁰ RS 741.51

fédérale des douanes (Programme DaziT)²¹. Les coûts de réalisation de la RPLP III et ses avantages y figurent déjà: des coûts d'investissement de 8,2 millions de francs²² sont mentionnés, mais les avantages de la RPLP III n'y sont pas détaillés. Ceux-ci se reflètent dans l'utilité globale de la numérisation en cours et du futur développement de l'AFD, qui devraient stabiliser les frais d'exploitation à leur niveau actuel. Les frais d'exploitation de la RPLP III englobent également les compensations qui devront être versées à l'avenir aux prestataires agréés.

Le message DaziT ne comprend pas les coûts d'acquisition de la troisième génération de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle de la RPLP ni ceux du démantèlement des éléments du système qui ne sont plus requis.

Les conséquences financières de la présente modification concernent donc uniquement le remplacement intégral nécessaire de l'infrastructure routière.

Aperçu des coûts de l'ancien système de 1999 à 2019	Coûts d'investissement	Frais d'exploitation
	Mio CHF	Mio CHF
Système de saisie (OBU I)	119	
Système de saisie (OBU II)	88	
Terminal de dédouanement	5,5	
Système de balises frontières	16	81
Système de contrôle stationnaire	50	
Système de contrôle mobile	3,5	
Coûts de construction (terminal et systèmes de contrôle)	21	
Système informatique	68	75
Conseillers (phase de développement)	77	
Impression des factures et consommables		63
Charges de personnel		800
Autres coûts (services partagés) tels que les coûts immobiliers et la bureautique		440
Total	448	1303

Tableau 4: Aperçu des coûts de l'ancien système

Coûts d'investissement

Le risque de manipulation augmente, car les nouveaux systèmes de saisie ne sont plus installés de manière fixe dans les véhicules à moteur ni reliés au tachygraphe (cf. ch. 2.7). Il faut dûment en tenir compte dans l'organisation de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle, qui sera acquise grâce à une procédure d'adjudication selon la LMP. Un système modulaire devrait permettre de déterminer ultérieurement le nombre précis d'unités. Les estimations sommaires des coûts, qui dépendent de l'organisation et de l'ampleur de cette infrastructure, oscillent entre 50 et 90 millions de francs.

Les coûts de démantèlement des éléments du système qui ne sont plus requis sont estimés entre 10 et 20 millions de francs.

L'infrastructure d'enregistrement et de contrôle doit être renouvelée pour garantir les recettes de la RPLP sur le long terme. Pour ce faire, un crédit d'engagement de 142 millions de francs est proposé. Il comprend les postes énumérés dans le tableau ci-après:

Dépenses d'investissement pour l'acquisition et la réalisation	Mio CHF
Acquisition des installations fixes pour les postes frontières et à l'intérieur du pays	30,0
Acquisition des installations mobiles	60,0
Coûts de démantèlement	20,0

²¹ FF 2017 1567

²² Dans l'annexe du message, les tableaux des étapes 1E et 2E sont inversés (p. 1654).

Dépenses d'investissement pour l'acquisition et la réalisation	Mio CHF
Gestion de projet / service de suivi de la construction (inclus)	-
Réserves pour l'inexactitude des coûts (20 %)	22,0
Taxe sur la valeur ajoutée (7,7 %)	10,0
Investissements pour l'acquisition et la réalisation	142,0

Tableau 5: Dépenses d'investissement pour l'acquisition et la réalisation

Frais d'exploitation

Calculés sur une durée d'exploitation de dix ans, les coûts (CAPEX / OPEX) de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle sont compris entre 11 et 20 millions de francs par an selon l'organisation, contre près de 17 millions de francs actuellement. Ils ne comprennent pas les charges de personnel ni les coûts des services partagés (RH, domotique, bureautique, etc.). Le remplacement technique prévu de la RPLP a donc des conséquences négligeables.

Les frais de maintenance doivent être pris en compte en plus des frais d'exploitation. L'OFDF assure l'exploitation de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle, tandis que la maintenance des installations sera confiée à un prestataire externe à la Confédération. Ces frais d'exploitation doivent eux aussi être considérés dans le crédit d'engagement lorsqu'un engagement financier de 10 millions de francs ou plus est pris sur plusieurs années. Ils ne peuvent pas encore être estimés et seront précisés en vue du message.

Estimation des coûts

Les dépenses mentionnées ici s'appuient sur une estimation sommaire des coûts réalisée par l'AFD et les experts mandatés à cet effet ainsi que sur des valeurs empiriques de 20 ans concernant la RPLP.

Les coûts d'investissement et d'exploitation ainsi que leur répartition seront réexaminés en vue du message destiné au Parlement, et la réserve pour l'inexactitude des coûts sera réduite autant que possible. D'ici là, des indications plus précises sur l'organisation de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle et sur la procédure d'adjudication correspondante selon la LMP seront disponibles.

Coûts supplémentaires en cas de non-réalisation

Étant donné que tous les composants de la RPLP ont atteint leur durée de vie technique et doivent impérativement être remplacés, les coûts susmentionnés échoient indépendamment de la présente modification. De plus, un refus du projet entraînerait les coûts supplémentaires ci-après :

Coûts supplémentaires pour l'acquisition et la réalisation	Mio CHF
Développement et acquisition des appareils de saisie RPLP embarqués dans les véhicules (OBU)	65,0
Développement et acquisition des terminaux de traitement ou alternative pour les véhicules étrangers non équipés	10,0
Développement du système informatique	10,0
Gestion de projet / service de suivi de la construction (inclus)	-
Réserves pour l'inexactitude des coûts (20 %)	17,0
Taxe sur la valeur ajoutée (7,7 %)	7,8
Coûts supplémentaires pour l'acquisition et la réalisation	109,8
Frais d'exploitation des investissements supplémentaires	17,0

Tableau 6: Coûts supplémentaires pour l'acquisition et la réalisation

Indemnisation de la Confédération

La Confédération continuera de percevoir une compensation forfaitaire issue des recettes de la RPLP pour ses charges d'exécution liées à la redevance. Actuellement, cette compensation s'élève à 5 % du produit brut de la RPLP, ce qui représente environ 83 millions de francs par an avec les charges de personnel et les coûts des services partagés (cf. Comptes d'État 2020 des unités administratives, 2^e partie, p. 83, ou ordonnance du DFF du 5 mai 2000 sur l'indemnisation

de l'Administration des douanes pour l'exécution de la législation sur la redevance sur le trafic des poids lourds²³). Le taux d'indemnisation devrait rester stable sur plusieurs années. Les forfaits doivent couvrir sur le long terme les frais d'exploitation annuels et les coûts d'investissement. Un léger excédent ou déficit temporaire est admis. L'adaptation de l'ordonnance du DFF devra donc être examinée à l'issue du renouvellement technique et de la mise en place de la RPLP III.

4.1.2 Conséquences sur l'état du personnel

Les conséquences de la numérisation et du futur développement de l'AFD et, partant, de la réalisation de la RPLP III sur l'état du personnel sont abordées dans le message DaziT. On suppose que les processus de travail plus efficaces permettront un allègement au niveau du personnel. Les conséquences du renouvellement de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle sur l'état du personnel dépendent fortement de l'organisation de cette dernière. Elles ne peuvent pas encore être estimées de manière concrète et seront précisées en vue du message.

Ces ressources sont prises en considération dans l'analyse de l'évolution des effectifs dans le cadre de la mise en œuvre du programme DaziT, ainsi que dans d'autres décisions du Conseil fédéral et dans la transformation de l'AFD en OFDF.

4.1.3 Conséquences pour DaziT

La réalisation de la RPLP III fait partie de DaziT (cf. message DaziT). Pour garantir une coordination étroite, le renouvellement de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle est également planifié et mis en œuvre par l'organisation de projet DaziT.

4.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

Les cantons peuvent tabler sur des recettes similaires de la RPLP, car les modifications proposées ne devraient pas les accroître ou les réduire de manière significative.

Actuellement, les autorités cantonales d'admission à la circulation sont indemnisées à hauteur de 8,6 millions de francs par an, sur la base de l'ordonnance du DFF du 5 mai 2000 sur l'indemnisation des autorités cantonales pour l'exécution de la redevance sur le trafic des poids lourds²⁴. La RPLP III sera synonyme d'allègement pour ces autorités: lors de la mise en circulation d'un véhicule, elles ne devront plus vérifier si un système de saisie y a été installé. En revanche, elles devront désormais enregistrer l'IDE. Il est dès lors opportun d'examiner l'indemnisation des autorités cantonales d'admission à la circulation.

Le projet n'a aucune conséquence spécifique sur les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.

4.3 Conséquences économiques

Ce projet concerne essentiellement le secteur des transports, qui compte plus de 10 000 sociétés. Il s'agit principalement de petites et moyennes entreprises (PME) avec un faible nombre de véhicules.

En dépit des adaptations relatives à la déclaration des remorques, le montant de la redevance demeure inchangé pour les entreprises concernées. Le passage à un nouveau système de saisie engendre une certaine charge administrative chez les personnes assujetties à la redevance, voire des coûts supplémentaires pour l'utilisation des services de perception. Celles-ci ont le choix entre le prestataire national, qui doit proposer gratuitement son service de perception, ou un prestataire agréé du SET ou du NETS, qui peut leur fournir d'autres prestations. Les détenteurs bénéficient eux aussi d'allègements, puisqu'il n'est plus nécessaire de se rendre dans un atelier pour faire installer et vérifier les appareils de saisie RPLP. À l'avenir, aucune carte à puce ne sera requise pour

²³ RS 641.811.912

²⁴ RS 641.811.911

déclarer les données de kilométrage: leur lecture régulière sur cette carte et leur envoi à l'AFD disparaissent totalement. Les prestataires du système de saisie seront chargés de transmettre ces données grâce à un processus entièrement automatisé, qui ne nécessite aucune intervention de la personne assujettie à la redevance. De plus, les dispositions sur la responsabilité solidaire sont allégées pour les détenteurs. Dans l'ensemble, les coûts réglementaires devraient baisser pour le secteur des transports. Si les assujettis optent pour un prestataire payant, les avantages correspondants devraient compenser les coûts légèrement plus élevés. Le montant concret des économies réalisables au niveau des coûts réglementaires sera précisé dans le message. Celles-ci découlent principalement de la numérisation et du futur développement de l'AFD et sont déjà mentionnées succinctement dans le message DaziT.

D'un point de vue macroéconomique, le projet vise surtout à simplifier la perception de la redevance. L'enregistrement, la déclaration et la taxation automatisés ainsi que l'harmonisation avec les systèmes de télépéage européens réduisent la charge administrative globale et ont dès lors un effet positif sur la compétitivité.

D'après les objectifs du projet de RPLP III, l'AFD souhaite que les charges d'exploitation d'au moins 85 % des parties prenantes diminuent, principalement en confiant l'enregistrement du kilométrage à un prestataire national et à des prestataires agréés. Dans le même temps, les systèmes de saisie ne devront plus être installés de manière fixe dans les véhicules par des ateliers agréés, la déclaration des remorques sera simplifiée et la déclaration mensuelle du kilométrage à l'aide de cartes à puce sera supprimée, car elle sera automatique à l'avenir.

Tout cela influera favorablement sur la productivité de l'État et des particuliers, de sorte que le projet doit être considéré comme positif sur le plan macroéconomique. La portée économique et réglementaire du projet ne nécessite aucune analyse d'impact de la réglementation.

4.4 Conséquences sociales

Les adaptations induites par la modification des bases légales sont trop minimes pour être visibles dans la société suisse.

4.5 Conséquences environnementales

Le projet n'a aucune conséquence directe sur l'environnement. Il s'agit de remplacer sur le plan technique le système de saisie existant par un système moderne et interopérable.

L'impact positif de la RPLP sur l'environnement est maintenu. Par ailleurs, le montant de la redevance reste tributaire du kilométrage et de la norme sur les gaz d'échappement, conformément au principe de causalité. Les véhicules à moteur qui rejettent beaucoup de gaz d'échappement doivent s'acquitter de redevances plus élevées. Ce système incitatif a fait ses preuves. Depuis sa mise en place, on observe une tendance claire en faveur de véhicules plus propres. La Confédération renforce la politique de transfert vers le rail en adaptant régulièrement les tarifs de la RPLP et les catégories. Les véhicules répondant aux normes Euro 4 et 5 ont ainsi été déclassés le 1^{er} juillet 2021.

5 Aspects juridiques

5.1 Constitutionnalité

Le projet se fonde sur l'art. 85, al. 1, de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst.)²⁵, qui confère au Conseil fédéral la compétence de prélever la RPLP.

5.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

La modification de la LRPL et de l'ORPL n'a aucune incidence sur les relations avec le droit européen. Sur le fond, la perception de la RPLP suisse est actée dans l'Accord du 21 juin 1999 entre la

²⁵ RS 101

Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres, ATT)²⁶. La Commission européenne estime que la directive 2019/520/UE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier (directive Interopérabilité) relève du champ d'application de cet accord et devrait être reprise par la Suisse. Jusqu'à présent, la délégation suisse du Comité mixte de l'ATT s'y est refusée, car cette directive s'appliquerait également aux véhicules suisses. Par ailleurs, la modification de la LRPL et de l'ORPL n'a aucune incidence sur l'ATT, car les adaptations ne portent pas sur le montant des émoluments, mais sur la transition technique vers un nouveau système de perception. La Suisse a cependant accepté de proposer une solution équivalente à celle de la directive pour les véhicules étrangers. Il s'agit là d'un engagement politique qui n'est pas contraignant au regard du droit international. La Suisse a cependant toujours refusé d'adopter la directive Interopérabilité, car une solution isolée pour les seuls véhicules suisses ne serait pas opportune. En outre, l'ATT a pour objectif à l'art. 39 un niveau approprié d'interopérabilité des systèmes électroniques de perception des redevances routières dans l'UE et en Suisse.

Le secteur de perception de la RPLP englobe également l'enclave allemande de Büsingen et le territoire étatique de la Principauté de Liechtenstein, qui sont tous deux inclus dans le territoire douanier suisse. Cette perception est réglementée dans l'Accord RPLP avec l'Allemagne (Büsinggen)²⁷ et dans un traité avec la Principauté de Liechtenstein²⁸, une compensation financière étant versée aux autorités allemande et liechtensteinoise pour la redevance supposément échue sur leur territoire respectif. La Principauté de Liechtenstein a édicté son propre droit, qui doit être adapté au droit suisse. La délégation liechtensteinoise de la «Commission mixte RPLP Suisse – Principauté de Liechtenstein» a été informée de ces modifications afin qu'elle puisse prendre les mesures requises. Le Liechtenstein a salué ces efforts pendant la consultation des offices et la procédure de consultation.

5.3 Frein aux dépenses

En vertu de l'art. 159, al. 3, let. b, Cst., l'arrêté fédéral sur le financement du remplacement de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle de la redevance sur le trafic des poids lourds est soumis au frein aux dépenses, car il entraîne de nouvelles dépenses uniques de plus de 20 millions de francs. Le crédit d'engagement de 142 millions de francs doit donc être adopté à la majorité des membres de chaque conseil.

5.4 Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale

Les principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale sont respectés. La répartition des tâches garantit une réglementation uniforme. La répartition des tâches en vigueur entre la Confédération et les cantons n'est pas modifiée.

5.5 Délégation de compétences législatives

Le projet de modification de la LRPL comprend des dispositions sur la délégation de compétences législatives dans son art. 11, al. 2 et 5, ainsi que dans son art. 11a, al. 1, 2 et 4. Le Conseil fédéral est habilité à définir le genre de saisie du kilométrage soumis à la redevance, à agréer des prestataires de systèmes de saisie, à mandater un prestataire et à fixer l'indemnisation des prestataires agréés. L'OFDF est compétent pour déterminer les critères techniques et opérationnels de l'agrément des prestataires.

Cette délégation au Conseil fédéral et à l'OFDF tient d'une part aux avancées technologiques, qui requièrent une réaction rapide, et d'autre part à la nécessité d'avoir des règles détaillées au niveau de l'ordonnance.

²⁶ RS 0.740.72

²⁷ Accord entre le Conseil fédéral et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif au Traité du 23 novembre 1964 sur l'inclusion de la commune de Büsingen am Hochrhein dans le territoire douanier suisse concernant la perception et la rétrocession d'une part de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations que la Suisse perçoit sur son territoire national ainsi que sur celui de la commune de Büsingen am Hochrhein; RS 0.631.112.136.2

²⁸ Traité entre la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein relatif à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations dans la Principauté de Liechtenstein; RS 0.641.851.41

5.6 Protection des données

5.6.1 Données personnelles

L'exécution du présent acte implique que l'OFDF traite des données personnelles. En plus des informations sur la personne assujettie à la redevance et sur le véhicule, les prestataires lui transmettront quotidiennement les données de kilométrage sous la forme de points d'acheminement GNSS, y compris les indications sur une remorque tractée. Nécessaire à la taxation, le calcul des kilomètres parcourus implique de relier les points d'acheminement enregistrés pour former un profil d'itinéraire. Le traitement de ces points d'acheminement GNSS ne constitue toutefois pas un profilage au sens de l'art. 5, let. f, nLPD. D'une part, il n'est pas possible d'identifier la personne physique qui conduit le véhicule et, dès lors, de relier automatiquement un profil d'itinéraire à une personne physique. D'autre part, la condition selon laquelle la création d'un profil d'itinéraire servirait à analyser le comportement d'une personne n'est pas réunie: ce profil d'itinéraire est établi uniquement pour percevoir la redevance sur le trafic des poids lourds. Une base dans une loi au sens formel selon l'art. 34, al. 2, nLPD n'est donc pas requise pour le traitement des données personnelles. De même, les autres conditions relatives à cette base ne sont pas remplies: aucune donnée sensible n'est traitée et ce traitement n'est pas susceptible de porter gravement atteinte aux droits fondamentaux des personnes concernées. Par conséquent, les bases légales nécessaires peuvent, en l'espèce, être créées dans l'ordonnance.

1.1.1 Position juridique des prestataires

En vertu de l'art. 5, let. i, nLPD, sont réputés organes fédéraux les personnes chargées de tâches publiques de la Confédération. Dans la mesure où ces personnes contribuent à l'accomplissement de ces tâches, elles sont soumises aux dispositions pour le traitement de données personnelles par des organes fédéraux (art. 33 ss nLPD).

Conformément à l'art. 11 P-LRPL, le Conseil fédéral définit le type d'enregistrement du kilométrage soumis à la redevance et peut prescrire l'installation d'appareils spécifiques, de systèmes de saisie ou d'autres moyens auxiliaires afin d'établir de manière infalsifiable les kilomètres parcourus. Il peut mandater un prestataire pour mettre à la disposition des personnes assujetties à la redevance un service d'établissement des kilomètres parcourus sur le territoire douanier (art. 11a, al. 1, P-LRPL) et agréer d'autres prestataires pour établir ce kilométrage (art. 11a, al. 2, P-LRPL). Des exigences détaillées sont posées aux prestataires des systèmes de saisie pour garantir l'exactitude et la disponibilité des données nécessaires à la perception de la redevance. Elles sont vérifiées de manière approfondie dans le cadre d'une procédure d'agrément, puis surveillées régulièrement par la suite. Le mandat légal de la collectivité, à savoir garantir l'enregistrement correct des données nécessaires à la perception de la redevance, se poursuit donc, même si l'OFDF ne l'exécute plus intégralement en remettant lui-même les appareils de saisie. Les prestataires des systèmes de saisie ont dès lors la qualité d'organes fédéraux pour l'accomplissement de leurs tâches. Les principes relatifs au traitement des données s'appuient sur les dispositions des art. 33 à 42 nLPD.

1.1.2 Communication des données

L'enregistrement, par les prestataires, des données nécessaires à la perception de la redevance implique de les communiquer à l'étranger. Cette communication doit respecter les exigences visées à l'art. 16 nLPD. Étant donné que le cercle des prestataires se limite à ceux qui sont domiciliés dans l'EEE ou en Suisse (art. 35, al. 2, let. a, P-ORPL), l'accent est mis sur les éventuels processus de traitement des données qu'ils réalisent hors de ces États. Les prescriptions de l'art. 16 nLPD sont prises en compte dans le cadre de la procédure d'agrément.

À l'inverse, la transmission des données nécessaires à la perception de la redevance à l'OFDF constitue, pour les prestataires étrangers, une communication de données à l'étranger. En l'espèce, ceux-ci sont soumis aux dispositions du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des

données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données, RGPD)²⁹.

1.1.3 Système de contrôle

Les passages des véhicules assujettis à la RPLP sont enregistrés sur les routes à des fins de contrôle. Cet enregistrement a lieu aussi bien lors du franchissement des frontières qu'avec des installations fixes et mobiles en Suisse.

Outre la sauvegarde du lieu, de la date et de l'heure du passage, une vue d'ensemble du véhicule ou de la combinaison de véhicules est enregistrée, la forme du véhicule, le nombre d'essieux et la plaque de contrôle avec le sigle du pays y étant identifiables. Cette plaque et le nombre d'essieux de la combinaison de véhicules sont automatiquement reconnus, évalués et comparés avec la déclaration transmise par le prestataire.

Les données des passages sont conservées jusqu'à un an après la notification de la décision de taxation. En cas de recours contre cette décision, leur conservation peut durer jusqu'à l'entrée en force de la décision de taxation.

1.1.4 Relation avec le règlement général européen sur la protection des données

Le RGPD s'applique au traitement des données des personnes physiques, indépendamment de leur nationalité ou de leur domicile. En d'autres termes, lorsque les données personnelles d'une personne physique domiciliée en Suisse sont traitées dans un État membre de l'UE, elles relèvent du champ d'application du RGPD.

Lorsqu'un prestataire a son siège dans un État membre de l'UE et traite des données personnelles en relation avec la perception de la RPLP, celles-ci sont soumises au RGPD. Lorsqu'un prestataire a son siège en Suisse et taxe un trajet soumis à la redevance dans ce pays, le traitement des données personnelles entre dans le champ d'application du droit suisse sur la protection des données. Le traitement éventuel des données personnelles d'un prestataire suisse dans l'UE fait vraisemblablement partie du champ d'application du RGPD.

²⁹

Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, version publiée au JO L119 du 4 mai 2016, p. 1

Liste des abréviations

AFD	Administration fédérale des douanes
ATT	Accord sur les transports terrestres
CAPEX	Dépenses d'investissement
DaziT	Programme de transformation numérique de l'AFD
GNSS	Global navigation satellite system ou système de positionnement par satellites
ICP	Indicateur clé de performance d'une entreprise
IDE	Numéro d'identification des entreprises
LE-OFDF	Loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF
LMP	Loi fédérale sur les marchés publics
LPD	Loi fédérale sur la protection des données
LRPL	Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds
METAS	Institut fédéral de métrologie
NETS	Service national de péage électronique
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
nLPD	Nouvelle loi fédérale sur la protection des données
NMTS	Service national de péage manuel
OAC	Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière
OAV	Ordonnance sur l'assurance des véhicules
OBU I	Appareil de saisie tripon
OBU II	Appareil de saisie emotach
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières
OPEX	Charges d'exploitation
ORPL	Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds
PAN	<i>Personal Account Number</i> ; numéro permettant d'identifier simultanément le prestataire du SET, le détenteur et le véhicule
P-LE-OFDF	Projet de loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF
PRLF	Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds

P-RPLP	Projet de LRPL
RGPD	Règlement général de l'Union européenne sur la protection des données
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
SCAN	Service cantonal des automobiles / contrôle des véhicules à moteur
SET	Service européen de télépéage
SIAC	Système d'information relatif à l'admission à la circulation
TCNA	Transport combiné non accompagné

	SET		NETS		NMTS		RPLF	
	Véhicules suisses	Véhicules étrangers						
Enregistrement des données du véhicule/détenteur	Service des automobiles	Prestataire	Service des automobiles	Détenteur	Service des automobiles	Détenteur	Service des automobiles	Détenteur
Distribution des appareils	Prestataire	Prestataire	Prestataire	Prestataire	-	-	-	-
Établissement des kilomètres parcourus	Prestataire	Prestataire	Prestataire	Prestataire	Détenteur	Détenteur	-	-
Déclaration	Prestataire	Prestataire	Prestataire	Prestataire	Détenteur	Détenteur	Détenteur	Détenteur
Taxation	OFDF	OFDF	OFDF	OFDF	OFDF	OFDF	Service des automobiles	OFDF
Recouvrement	OFDF	Prestataire	OFDF	OFDF	OFDF	OFDF	Service des automobiles	OFDF
Contrôles	OFDF							
Mise en place de l'infrastructure	OFDF et tiers							

Tableau 7: Compétences