



*Ce texte est une version provisoire. Seule la version
qui sera publiée dans la Feuille fédérale fait foi.*

22.xxx

**Message
concernant la modification de la loi relative à une
redevance sur le trafic des poids lourds et le crédit
d'engagement pour le financement d'un nouveau
système de perception de la redevance sur le trafic
des poids lourds liée aux prestations**

du ...

Madame la Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'une modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et d'un arrêté fédéral sur le financement du renouvellement de l'infrastructure pour la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, en vous proposant de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

...

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Ignazio Cassis
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Condensé

Le système de saisie actuellement utilisé en Suisse pour la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations doit être renouvelé d'ici fin 2024. La nouvelle approche est basée sur les solutions établies sur le marché européen du péage. Cela simplifiera considérablement la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds et réduira la charge administrative pesant sur la branche des transports et la Confédération.

Contexte

Le système de saisie actuellement utilisé en Suisse pour la perception de 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. Le maintien de leur exploitation au-delà de cette date est impossible contractuellement et pour des raisons relevant du droit des marchés publics. La perception correcte de la redevance ne pourrait plus être assurée complètement.

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 perception électronique des redevances pour l'utilisation des routes (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) sans pour autant reprendre la directive européenne correspondante.

Le futur système de perception de la redevance suisse sur le trafic des poids lourds doit être harmonisé avec les normes européennes et ouvert technologiquement. Cette évolution est aussi dans l'intérêt des entreprises de transport suisses actives à l'international, puisque la perception des péages à l'étranger en sera simplifiée. En outre, les prestataires privés pourront proposer des solutions sur mesure aux entreprises de transport nationales.

Contenu du projet

Le présent projet crée les bases juridiques pour que le système de saisie actuel puisse être développé en lien avec le renouvellement technique absolument nécessaire. Une fois achevée une procédure d'agrément en Suisse, les prestataires de services de saisie pourront proposer leurs prestations et mettre à disposition leurs systèmes de saisie. Les détenteurs de véhicules automobiles soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds auront ainsi la possibilité de choisir un prestataire agréé en Suisse et de le mandater pour l'établissement des kilomètres parcourus.

Les avantages de cette solution sont évidents: les entreprises de transport seront déchargées sur le plan administratif car, d'une part, elles pourront acquitter la redevance même dans l'UE 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'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) 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'OFDF exécutait jusqu'à présent. Un service de perception national comparable au SET sera mis à disposition des personnes assujetties à la redevance qui n'effectuent pas de transports internationaux.

Le projet comprend la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds, notamment en ce qui concerne la perception de la redevance. Le Conseil fédéral doit être habilité à recourir à des prestataires pour établir les kilomètres parcourus et à les indemniser. Il fixera les conditions d'autorisation correspondantes dans l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds. L'OFDF sera chargé d'édicter les dispositions techniques et d'exploitation que devront respecter les prestataires. Simultanément, diverses dispositions de l'ordonnance relative à la redevance sur le trafic des poids lourds seront inscrites dans la loi.

Conformément à la demande exprimée par les entreprises de transport dans le cadre de la consultation, l'OFDF devra recenser davantage à l'avenir le trafic des poids lourds au moyen d'installations stationnaires et mobiles, afin de lutter contre d'éventuels abus.

Le renouvellement technique du système de saisie et son harmonisation avec les systèmes européens de péage n'ont aucune influence sur les bases de calcul. Ces dispositions resteront telles quelles dans la nouvelle réglementation. Le projet n'a donc que de faibles effets sur les recettes de la Confédération et sur le montant de la redevance.

La présente modification de la loi relative une redevance sur le trafic des poids lourds est étroitement liée au message relatif au financement de la modernisation et de la numérisation de l'Administration fédérale des douanes. Les coûts de réalisation de l'application centrale pour le nouveau système de perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations y sont déjà compris. N'y sont en revanche pas compris les coûts d'acquisition et d'exploitation de la nouvelle infrastructure d'établissement des kilomètres parcourus et de vérification de la coopération lors de la perception de la redevance ni ceux du démantèlement des éléments du système qui ne sont plus requis.

Pour le financement de cette nouvelle infrastructure et du démantèlement mentionné, le Conseil fédéral propose par le présent message un crédit d'engagement à hauteur de 515 millions de francs.

Table des matières

1	Contexte	8
1.1	Nécessité d'agir et objectifs visés	8
1.2	Solutions étudiées et solution retenue	10
1.3	Relation avec le programme de la législature et avec le plan financier, ainsi qu'avec les stratégies du Conseil fédéral	11
1.4	Classement d'interventions parlementaires	12
2	Procédure préliminaire, consultation comprise	12
2.1	Projet soumis mis en consultation	12
3	Comparaison avec le droit étranger, notamment européen	15
4	Présentation du projet	16
4.1	Réglementation proposée	16
4.1.1	Généralités	16
4.1.2	Services de perception	17
4.1.3	Prestataire agréé et prestataire national	18
4.1.4	Établissement des kilomètres parcourus	19
4.1.5	Poids déterminant	19
4.1.6	Vue d'ensemble des services de perception et de leurs prestataires	20
4.1.7	Contrôles	21
4.2	Adéquation des moyens requis	22
4.3	Mise en œuvre	23
4.3.1	Contrôle de police	23
4.3.2	Numéro d'identification des entreprises (IDE)	23
5	Commentaire des dispositions	24
5.1	Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds	24
5.2	Arrêté fédéral relatif au financement d'un nouveau système de perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations	32
5.2.1	Proposition du Conseil fédéral, avec exposé des motifs	32
5.2.2	Estimations du renchérissement	34
6	Conséquences	34
6.1	Conséquences pour la Confédération	34
6.1.1	Conséquences financières	34
6.1.2	Conséquences sur l'état du personnel	43
6.1.3	Conséquences sur le programme DaziT	43

6.2	Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne	43
6.3	Conséquences économiques	44
6.4	Conséquences sociales	45
6.5	Conséquences environnementales	46
7	Aspects juridiques	46
7.1	Constitutionnalité	46
7.2	Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse	46
7.3	Forme de l'acte à adopter	47
7.4	Frein aux dépenses	47
7.5	Conformité à la loi sur les subventions	48
7.6	Conformité aux principes de subsidiarité et d'équivalence fiscale	48
7.7	Délégation de compétences législatives	48
7.8	Protection des données	48
7.8.1	Données personnelles	48
7.8.2	Statut des prestataires	49
7.8.3	Communication des données	49
7.8.4	Système de contrôle	50
7.8.5	Relations avec le règlement général de l'UE sur la protection des données	50
	<i>Annexe 1</i>	53
	<i>Annexe 2</i>	55
	Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (projet)	FF 2022 ...
	Arrêté fédéral relatif au financement d'un nouveau système de perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (projet)	FF 2022 ...

Table des tableaux

Tableau 1	Mesures examinées	10
Tableau 2	Aperçu des composants	17
Tableau 3	Aperçu des services de perception et des prestataires	21
Tableau 4	Financement	33
Tableau 5	Comparaison des coûts	36
Tableau 6	Aperçu des coûts de la RPLP III	38
Tableau 7	Compétences de l'OFDF, prestataire, détenteur	53
Tableau 8	Comparaison des coûts	55

Table des figures

Figure 1 Services de perception 18

Message

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 pour les véhicules à moteur et les remorques d'un poids total autorisé de plus de 3,5 tonnes. Elle est liée aux prestations (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP) pour les véhicules de transport de marchandises et fixée de manière forfaitaire (redevance sur le trafic des poids lourds 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 à l'office 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 n'a presque pas changé depuis sa mise en place. Divers composants atteindront prochainement la fin de leur durée de vie technique et ne pourront plus être exploités pour des raisons inhérentes au droit des marchés publics. En outre, leur maintenance n'est plus possible, de sorte qu'ils devront être remplacés d'ici à la fin de 2024. C'est en particulier le cas des appareils de saisie acquis et remis gratuitement par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), des terminaux de traitement mis à la disposition des véhicules étrangers à la frontière, des installations de balise installées aux postes frontières et des installations de contrôle RPLP à l'intérieur du pays.

D'autre part, la perception des péages a profondément changé en Europe. Les différents systèmes n'étaient jusqu'ici pas ou guère compatibles. Une unité embarquée spécifique devait être installée ou, du moins, transportée dans le véhicule pour presque chaque secteur à péage. L'harmonisation des différents systèmes de perception des redevances propres à chaque pays et l'interopérabilité des unités embarquées utilisées étaient de plus en plus souhaitées. Ces efforts ont abouti à la directive 2004/52/CE¹, qui impose aux États membres de l'Union européenne (UE) d'utiliser le service européen de perception électronique des redevances pour l'utilisation des routes (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

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

grâce à la facture de son opérateur téléphonique. La Suisse n'a pas repris formellement la directive SET de l'UE. Eu égard aux exigences actuelles, une reprise formelle reste inopportune (cf. ch. 3).

Sur le fond, la Suisse se fondera néanmoins fortement sur la directive SET. Elle a assuré l'UE qu'elle fournirait un service comparable aux véhicules étrangers. Lancé en 2020, ce service a déjà été mis en œuvre dans le cadre de la numérisation et du développement de l'OFDF. À moyen terme, il remplacera intégralement les terminaux de traitement à la frontière.

Le Conseil fédéral entend dès lors remplacer la technique utilisée jusqu'ici pour les véhicules suisses et mettre en place un nouveau système moderne de perception de la RPLP (RPLP III). Cette mesure doit intervenir en 2025 avec le renouvellement complet des composants de la RPLP qui arrivent au terme de leur durée de vie. Le simple remplacement des composants de la RPLP empêcherait une modernisation technique en profondeur, exempte de contraintes. De plus, les transporteurs suisses bénéficieraient peu 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, 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 acteurs sur leurs tâches principales;
- maintien du niveau de contrôle;
- 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.

Digression sur l'évolution future

Dans le rapport sur le transfert du trafic 2021², le Conseil fédéral a annoncé qu'il clarifierait des questions relatives au développement de la RPLP. Il a chargé le Département des transports, de l'environnement, de l'énergie et de la communication (DETEC) de présenter à cet effet, d'ici l'été 2023 au plus tard, un projet correspondant destiné à la consultation. C'est pourquoi le présent projet ne traite que du renouvellement de la technologie de saisie actuelle et de l'harmonisation de la RPLP III

² Communiqué de presse du Conseil fédéral concernant le rapport sur le transfert du trafic 2021, [Fret transalpin: le Conseil fédéral veut renforcer davantage le transfert vers le rail \(admin.ch\)](https://www.admin.ch/fr/press/2021/01/21111).

avec les systèmes de saisie européens. Un système de perception moderne ne limitera pas les développements concernant les questions visées.

1.2 Solutions étudiées et solution retenue

Une étude a permis d'analyser les possibilités techniques de la RPLP de génération III et de créer une base pour le remplacement de la RPLP de génération II. À cet égard, la compatibilité avec les systèmes de péage étrangers et la perspective de solutions qui s'inscrivent dans les systèmes existants jouent un rôle essentiel. La RPLP III doit pouvoir s'adapter à différents appareils et systèmes d'enregistrement, permettre l'utilisation d'un appareil de saisie dans tout l'espace de l'UE et conduire ainsi à une simplification importante pour les entreprises de transport actives au niveau international.

Les mesures suivantes ont été examinées et rejetées:

Mesure	Motif du rejet
Développement propre d'un appareil de saisie pour les véhicules suisses	Solutions disponibles sur le marché
OFDF 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 chronophage du recouvrement incomberait donc encore à l'OFDF. En outre, le recouvrement par l'OFDF est nettement plus avantageux.
Taxation des remorques en fonction du poids total autorisé	La norme européenne se base sur le nombre d'essieux. Compte tenu des avis négatifs émis dans le cadre de la consultation, l'idée de mesurer les remorques en fonction du nombre d'essieux a été rejetée.

Tableau 1 Mesures examinées

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'OFDF 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. Le service européen de télépéage (SET) prouve que cette concurrence fonctionne. Le premier prestataire du SET-CH, qui a été mis en place en 2020 pour les véhicules étrangers, a été agréé pour la RPLP début 2021³. Un deuxième

³ RO 2018 1521 ; RS 641.811.423

fournisseur a suivi en été 2021 et d'autres prestataires ont entamé la procédure d'agrément. Pour que les entreprises suisses de transport international puissent bénéficier des avantages du SET, la RPLP III doit reposer sur celui-ci ou sur l'approche SET 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'est annoncé ni dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023⁴ ni dans l'arrêté fédéral du 21 septembre 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023⁵.

Les coûts d'investissement attendus pour le renouvellement nécessaire des composants de la RPLP et les coûts d'exploitation annuels ne sont que partiellement inscrits au budget 2023 assorti d'un assorti d'un plan intégré des tâches et des finances (PITF) 2024-2026.

La RPLP III entraîne des coûts totalisant 572,8 millions de francs au cours des dix prochaines années. Cette estimation des coûts ne tient notamment pas compte des indemnités versées par la Confédération aux cantons pour les contrôles policiers du trafic lourd (jusqu'à présent environ 25 millions et à l'avenir environ 39 millions par an), ni des frais généraux de l'OFDF pour le personnel et les services partagés (RH, immobilier, etc.; n.q.). Sur ces 572,8 millions de francs, un montant de 294,5 millions peut être financé par des ressources existantes du Département fédéral des finances (DFF) et de l'OFDF (A200.0001 Charges de fonctionnement [enveloppe budgétaire], A240.0104 Charges financières et A202.0124 Indemnisation pour perception redevance poids lourds). Il en résulte un besoin de financement de 278,3 millions de francs. À moyen terme, les coûts seront compensés par des indemnités d'exécution prélevées sur le produit brut de la RPLP.

Pour que les composants de la RPLP qui arrivent au terme de leur vie puissent être remplacés à temps, le Conseil fédéral propose un crédit d'engagement de 515 millions de francs. Les moyens manquants feront l'objet de la proposition que le Conseil fédéral soumettra au Parlement avec le message concernant le supplément I au budget 2023 (y compris PITF 2024-2026) et avec le message sur le budget 2024 (y compris PITF 2025-2027).

Le projet garantit durablement les recettes de la RPLP et, partant, le financement solide de l'infrastructure de transport. Également étroitement liée à la numérisation et au futur développement de l'OFDF, la RPLP III est conforme à la stratégie suisse de cyberadministration, adoptée par le Conseil fédéral, et à la stratégie «Suisse numérique». Les processus numériques de perception de la RPLP seront développés dans l'intérêt des assujettis à la redevance et de l'administration.

⁴ FF 2020 1709

⁵ FF 2020 8087

1.4 Classement d'interventions parlementaires

Le présent message ne propose pas le classement d'intervention parlementaires.

2 Procédure préliminaire, consultation comprise

2.1 Projet soumis mis en consultation

Le Conseil fédéral a mené la consultation du 11 août au 19 novembre 2021 sur la révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)⁶ et la révision totale de l'ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)⁷. Les cantons, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, les associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national et d'autres associations, organisations et milieux intéressés ont été invités à donner un avis. La Principauté de Liechtenstein a en outre été invitée à participer à la consultation, car elle perçoit aussi la RPLP sur son territoire.

Le présent message ne couvre que les prises de position concernant la LRPL et celles, de caractère général, concernant la redevance poids lourds. Celles qui ne concernent que les dispositions de la future révision de l'ORPL seront traitées dans le cadre de l'adaptation de celle-ci.

Le projet de modification de la LRPL correspond largement à l'avant-projet. Comme les infrastructures de perception de la RPLP liées aux véhicules et aux routes doivent être impérativement renouvelées et harmonisées avec les systèmes de péage étrangers d'ici à la fin de 2024, une base légale doit être créée pour recourir à des prestataires agréés en vue d'établir les kilomètres parcourus. En outre, une base légale était prévue pour simplifier la déclaration des remorques. Cette base légale aurait habilité le Conseil fédéral à prendre en compte le nombre d'essieux et à fixer un poids par essieu pour calculer le poids total déterminant. De plus, on a annoncé que les coûts d'investissement et d'exploitation estimés seraient vérifiés dans la perspective du message et que la réserve destinée à compenser les imprécisions en matière de coûts serait minimisée.

2.2 Synthèse des résultats de la procédure de consultation

Tous les participants à la consultation approuvent le principe de l'harmonisation avec le système de télépéage européen et la modification qu'elle implique de la LRPL.

La compétence dévolue au Conseil fédéral de procéder au calcul du poids total maximum autorisé sur la base du nombre d'essieux et d'un poids défini par essieu est le point le plus critiqué.

⁶ RS 641.81

⁷ RS 641.811

L'importance des contrôles a été plusieurs fois soulignée. Leur intensification est demandée, de même que des amendes plus élevées, car le nouveau système de perception est jugé plus vulnérable aux abus.

Les conséquences du projet ont fait l'objet d'appréciations différentes. Les conséquences financières et les conséquences sur les intéressés ont été jugées trop peu détaillées ou manquant de clarté.

Les cantons réaffirment leur attente de pouvoir compter sur des recettes stables et d'être entièrement dédommagés pour leurs tâches d'exécution à l'avenir également. En outre, s'agissant du numéro d'identification des entreprises (IDE), dont le caractère obligatoire est prévu pour l'admission d'un véhicule à la circulation, certains participants renvoient au manque de coordination avec le droit de la circulation routière et demandent si la police recevra des mandats de contrôle (cf. ch. 4.3.1).

De plus, des participants demandent plusieurs adaptations qui vont au-delà du projet mis en consultation, notamment: l'utilisation d'appareils de saisie pour empêcher les excès de vitesse, pour poursuivre les violations des dispositions relatives au travail et aux temps de repos ou les infractions à l'interdiction de cabotage, de nouvelles exemptions ou suppressions d'avantages, la compensation de l'avantage concurrentiel du transport routier des marchandises par rapport au rail, la couverture de l'intégralité des coûts externes du transport routier des marchandises, l'introduction de classes d'émission de CO₂ et des garanties relatives à la sécurité de la planification.

Pour le reste, on se référera au rapport de consultation détaillé⁸.

2.3 Appréciation des résultats de la procédure de consultation

Tous les participants à la consultation sont d'avis qu'une révision de la LRPL et de l'ORPL est foncièrement nécessaire, puisque le système de perception de la RPLP arrive en fin de vie et qu'il doit être renouvelé du point de vue technique. Plusieurs participants jugent positivement que le projet facilite la perception de la RPLP et sauent une harmonisation avec le système de saisie européen.

L'économie et la branche concernée (dont les associations faitières pertinentes et la majorité des partis politiques qui ont participé) refusent ou critiquent résolument la proposition de fixer le poids total déterminant pour le calcul de la redevance sur la base du nombre d'essieux et d'un poids déterminé par essieu. Ces acteurs craignent que ce mode de calcul n'expose la branche des transports à une charge supplémentaire et que l'utilisation des véhicules ne soit considérablement restreinte. Les flottes de véhicules sont conçues en fonction de la base de calcul actuelle. La réduction au minimum nécessaire des poids totaux admissibles répondant aux besoins (réduction de poids), à laquelle procèdent régulièrement les entreprises de transport, serait inutile à l'avenir. Une adaptation au sens de l'avant-projet de la LRPL (AP-LRPL) torpillerait leurs efforts de gestion visant à minimiser la charge tarifaire. Bien que l'adaptation proposée simplifie la déclaration des remorques pour les conducteurs de véhicule et que la charge des contrôles assumés par la Confédération en serait allégée, le Conseil

⁸ www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées >2021 > DFF

fédéral estime que la modification proposée ne réunirait pas une majorité. C'est pourquoi il a renoncé à cette adaptation et qu'aucune modification n'interviendra dans le mode de calcul du poids déterminant pour la perception de la RPLP.

Le Conseil fédéral a pris actes des avis exprimés, notamment concernant les contrôles à intensifier, les amendes à relever, les informations sur les conséquences à préciser, l'IDE et les mandats de contrôle donnés à la police. Il en a tenu compte dans le présent message.

Le projet sert uniquement à créer les bases légales nécessaires à l'harmonisation des futurs systèmes de saisie RPLP avec les systèmes de péage étrangers. Le renouvellement des infrastructures (véhicules et routes) devant être mis en œuvre d'ici à fin 2024 au plus tard, les demandes concernant l'aménagement de la RPLP ne peuvent pas être prises en compte. Les demandes visant de nouvelles exemptions ou la suppression d'avantages, la compensation de l'avantage concurrentiel des transports routiers par rapport au rail, la couverture de la totalité des coûts externes du transport routier des marchandises, l'introduction de classes d'émission de CO₂ et de garanties visant la sécurité de la planification relèvent du développement de la RPLP et seront examinées par le DETEC. Comme il l'a annoncé dans son rapport sur le transfert du trafic 2021⁹, le Conseil fédéral entend clarifier les questions relatives au développement de la RPLP. Il a chargé le DETEC de présenter à cet effet un projet à envoyer en consultation jusqu'à l'été 2023 au plus tard. Le remplacement prévu des infrastructures routières et de véhicules ne restreint pas les développements.

On n'examinera pas plus avant l'utilisation d'appareils de saisie visant à empêcher notamment les excès de vitesse et les violations des dispositions relatives au travail et aux temps de pause. Des instruments de contrôle appropriés sont déjà disponibles à cet effet. En outre, de l'avis du Conseil fédéral, la surveillance permanente demandée ne serait pas proportionnée. Par ailleurs, l'intégration de tels appareils dans les systèmes de perception de la RPLP n'est guère possible, car ces derniers sont adaptés aux solutions disponibles sur le marché.

Les avis reçus dans le cadre de la procédure de consultation relative à l'ORPL seront pris en compte dans le cadre de la révision de l'ORPL, dans la mesure où il ne s'agit pas de questions relatives au développement, telles que des exonérations de la redevance nouvelles ou à supprimer, des conditions-cadres pour des véhicules utilitaires moins polluants (motion 19.4381 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États «Conditions-cadres pour les véhicules utilitaires moins polluants»). Celles-ci seront examinées et évaluées par le DETEC dans le cadre du développement de la RPLP.

⁹ Communiqué de presse du Conseil fédéral concernant le rapport sur le transfert du trafic 2021, [Fret transalpin: le Conseil fédéral veut renforcer davantage le transfert vers le rail \(admin.ch\)](https://www.admin.ch/fr/presses/2021/01/16171).

3 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

La RPLP est perçue dans la Principauté de Liechtenstein comme elle l'est en Suisse. Le droit liechtensteinois, étroitement harmonisé avec la LRPL et l'ORPL, est matériellement identique à celles-ci. Les modifications du droit suisse sont reprises par la Principauté de Liechtenstein, ce qui explique aussi pourquoi le projet a été accueilli favorablement dans le cadre de la consultation et de la consultation des offices.

Dans l'UE, le prélèvement des péages est réglé par la directive UE 2019/520¹⁰ (directive SET). Formellement, la Suisse n'a pas repris cette directive.

Compte tenu des exigences actuelles, une reprise formelle n'est toujours pas opportune pour les raisons ci-après.

Dans le concept de perception de la redevance appliqué en Suisse, la personne assujettie supporte le risque de défaut de paiement du prestataire du SET. Par contre, la directive SET prévoit une répartition des risques en défaveur du percepteur des péages: la dette s'éteint lorsque la redevance est versée au prestataire du SET. Le percepteur des péages, dans le cas présent l'OFDF, ne peut plus faire valoir sa créance auprès de la personne assujettie, même lorsque le prestataire du SET est défaillant.

En outre, la directive SET prévoit un «point de contact national» pour assurer l'échange d'informations entre les États membres. Ce point de contact sert à échanger les données d'immatriculation des véhicules afin que les créances ouvertes puissent être revendiquées par-delà les frontières. Or, pour permettre cet échange de données, l'UE doit reconnaître que le niveau de protection des données est suffisant en Suisse. La loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données¹¹ en vigueur bénéficie actuellement d'une décision d'adéquation de l'UE¹². 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 de la LPD totalement révisée¹³ (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.

En introduisant le SET pour la RPLP en 2020 et par le présent projet de base légale, qui permet au Conseil fédéral de recourir à des prestataires pour établir les kilomètres parcourus par les véhicules, la Suisse réaffirme sa volonté de se conformer matériellement étroitement à la directive SET et à créer un système de perception interopérable pour la RPLP.

¹⁰ 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.

¹¹ RS 235.1

¹² Décision de la Commission du 26 juillet 2000, conformément à la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du caractère adéquat de la protection des données à caractère personnel en Suisse.

¹³ Loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD), FF 2020 7397

4 Présentation du projet

4.1 Réglementation proposée

4.1.1 Généralités

Le renouvellement technique impératif des composants de la RPLP et l'harmonisation avec les normes européennes en matière de télépéage requièrent une adaptation des bases légales. Le recours à des prestataires agréés pour établir les kilomètres parcourus par les véhicules nécessite une base juridique. Le projet sert donc à créer les bases légales nécessaires à l'harmonisation des futurs systèmes de saisie de la RPLP avec les systèmes de péage étrangers. Simultanément, il permet l'ouverture générale pour les prestataires de solutions de saisie nationales. Le renouvellement des infrastructures (véhicules et routes) devant être mis en œuvre d'ici à fin 2024 au plus tard, le Conseil fédéral ne propose aucune modification concernant l'aménagement de la RPLP. Les autres dispositions concernant notamment l'assujettissement à la redevance, les exemptions, la base de calcul, le tarif, la perception de la redevance et son utilisation restent donc inchangées.

La révision totale de la loi du 18 mars 2005 sur les douanes (LD)¹⁴, en cours en parallèle, comprend l'uniformisation et la simplification de toutes les procédures douanières gérées par l'OFDF, y compris les procédures de recours. Diverses dispositions générales sont donc abrogées et transférées par la LRPL dans la loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF (LE-OFDF), dont le Conseil fédéral a adopté le message en août 2022. Parallèlement, plusieurs dispositions de l'ORPL sont désormais inscrites dans la LRPL.

Aucune des modifications proposées n'induit un relèvement de la redevance pour les assujettis. En conséquence, la Confédération ne percevra pas de recettes supplémentaires en raison de ces modifications.

Les modifications nécessaires de l'ORPL seront soumises ultérieurement au Conseil fédéral dans le cadre d'un projet distinct.

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

Le tableau 2 comprend un aperçu des composants et une comparaison entre le système existant et son successeur.

Système RPLP II	Système RPLP III
Appareil de saisie OBU II	SET ou NETS (cf. ch. 4.1.2)
Terminal de dédouanement	NMTS (cf. ch. 4.1.2) si aucun SET ou NETS
Système de balises frontières	

Système de contrôle stationnaire	Enregistrement stationnaire de l'itinéraire (à la frontière et en Suisse (cf. ch. 4.1.7))
Système de contrôle mobile	Enregistrement mobile de l'itinéraire (cf. ch. 4.1.7)
Système informatique (SI RPLP)	Système informatique (Camions)

Tableau 2 Aperçu des composants

4.1.2 Services de perception

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

- SET: service standard pour les véhicules suisses et étrangers qui circulent dans plusieurs secteurs à péage;
- service national de péage électronique (NETS): 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;
- service national de péage manuel (NMTS): solution numérique 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 d'établissement des kilomètres parcourus pour chaque véhicule et transmettent à l'OFDF les données ainsi collectées en vue du calcul de la redevance.

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

Le NMTS est exploité par l'OFDF. Il représente la solution pour les cas exceptionnels. Il est d'une part prévu pour les véhicules à moteur suisses exemptés de l'obligation d'être équipé d'un système de saisie (par ex. conducteur occasionnel). Il s'applique d'autre part aux véhicules à moteur étrangers non équipés d'un système de saisie à leur entrée en Suisse, ou dont le système SET est défectueux, ou présente un dysfonctionnement ou tombe en panne sur le territoire douanier. Dans ce cas, ils sont traités comme des véhicules sans équipement.

Les trois services de perception sont perméables. Ils sont accessibles tant aux véhicules suisses qu'aux véhicules étrangers (cf. figure 1).

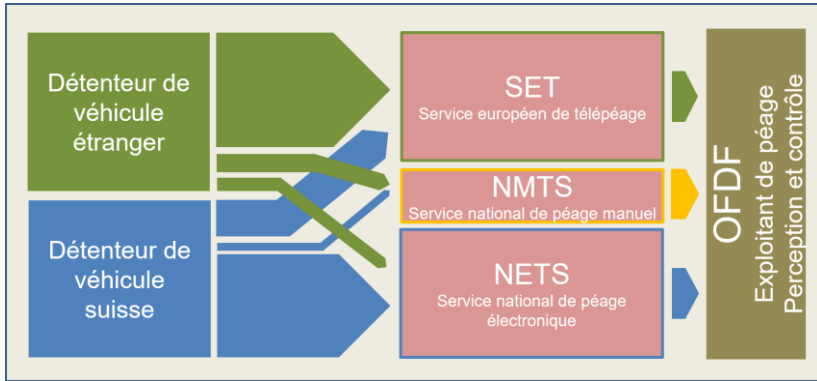


Figure 1 Services de perception

4.1.3 Prestataire agréé 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 seront donc définies dans l'ORPL.

En plus des prestataires agréés prévus pour le SET et le NETS, un prestataire national doit être mandaté pour le NETS. Ce prestataire est nécessaire parce qu'une obligation d'affiliation ne peut être imposée aux prestataires agréés pour le SET et le NETS. En effet, une telle obligation restreint par trop les innovations et les synergies possibles avec les services existants. Seul le prestataire national sera tenu d'équiper d'un système de saisie toute personne, suisse ou étrangère, assujettie à la redevance. Contrairement aux prestataires agréés, il est désigné dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres conforme à la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics (LMP)¹⁵. Il doit se concentrer sur les tâches principales du NETS et n'a pas le droit d'exercer des activités économiques autres que celles qui sont prévues dans la présente loi. 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. À cet effet, l'appel d'offres «(22128) 606 RPLP III - Prestataire national NETS (PNN)» a été publié le 23 mars 2022 sur www.simap.ch.

Tous les prestataires doivent assumer des tâches qui étaient exécutées jusqu'à présent par l'OFDF. La Confédération les indemnise. L'indemnisation des prestataires agréés dépend de l'ampleur des tâches qu'ils assument.

4.1.4 Établissement des kilomètres parcourus

Actuellement, les kilomètres parcourus sont calculés au moyen d'un système de mesure électronique agréé par l'OFDF. 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 au moyen d'un compteur. L'appareil de saisie est installé par des ateliers de montage agréés et relié au tachygraphe ou à l'enregistreur d'impulsions pour éviter les manipulations. Le système de mesure doit être calibré périodiquement par les services de montage. Les coûts de cette opération sont assumés par les détenteurs.

Les appareils de saisie SET destinés au service européen de télépéage seront également utilisables pour la RPLP. Leur coût est avantageux et il est simple de les installer dans les véhicules. Il n'est pas nécessaire de les relier au tachygraphe ou à l'enregistreur d'impulsion de parcours. 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 transmise par les prestataires agréés automatiquement et quotidiennement à l'OFDF, qui calcule sur cette base la distance en kilomètres soumise à la redevance. L'architecture ouverte permet aussi des solutions avec d'autres systèmes (par ex. systèmes de gestion de flotte).

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 nLPD.

4.1.5 Poids déterminant

Le poids déterminant soumis à la redevance continue de se baser exclusivement sur le poids total autorisé. S'agissant de combinaisons de véhicules, il faudra aussi fournir à l'avenir des indications concernant la remorque tractée. L'avant-projet prévoyait que seule l'indication du nombre d'essieux de la remorque serait obligatoire, ce qui aurait apporté une simplification significative par rapport au système actuel. Compte tenu du résultat de la consultation, le Conseil fédéral renonce à modifier les dispositions relatives au poids déterminant (cf. ch. 2.1 et 2.3).

À l'avenir, le poids total autorisé de la remorque tractée devra donc toujours être indiqué dans le système de saisie. Pour les combinaisons de véhicules, la limite supérieure demeure le poids autorisé de l'ensemble ou la limite nationale de 40 tonnes.

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

	SET	NETS		NMTS
Prestataire	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 de redevance	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		Personne assujettie au péage
Délai de déclaration des dysfonctionnements et des pannes	Véhicules étrangers le jour même Véhicules suisses: 5 jours de travail	5 jours de travail		
Activation	Véhicules étrangers immédiatement après la transmission de la déclaration Véhicules suisses: 10 jours après la transmission de la déclaration	10 jours après la transmission de la déclaration		Véhicules étrangers immédiatement après la transmission de la déclaration Véhicules suisses: 10 jours

			après la transmission de la déclaration
Taxation	Par déclaration		
Décision de taxation	Véhicules étrangers: par déclaration Véhicules suisses: par mois	Par mois	Véhicules étrangers: par déclaration Véhicules suisses: par mois
Compte	Véhicules étrangers selon le prestataire Véhicules suisses: par mois	Par mois	Véhicules étrangers: moyens de paiement électroniques/en espèces Véhicules suisses: par mois
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: détenteur du véhicule Véhicules suisses: SIAC	Véhicules étrangers: détenteur du véhicule Véhicules suisses: SIAC

Tableau 3 *Vue d'ensemble des services de perception et des prestataires*

L'annexe 1 comprend une vue d'ensemble des compétences.

4.1.7 Contrôles

L'OFDF gère actuellement 88 installations stationnaires aux postes frontières, 16 à l'intérieur du pays et 3 installations mobiles. Ces installations doivent être remplacées dans le cadre du renouvellement des infrastructures routières et des véhicules et adaptées au nouveau système de perception de la RPLP III.

Les nouveaux systèmes de saisie ne sont plus installés de manière fixe dans les véhicules à moteur ni reliés au tachygraphe. Le risque de manipulation augmente donc par rapport aux appareils de saisie actuels. Par conséquent, l'OFDF recensera à l'avenir plus fréquemment le trafic lourd à différents endroits et comparera les données ainsi collectées avec les kilomètres parcourus que le système de saisie a enregistrés ou que les prestataires lui ont déclarés en vue de la taxation. Cette manière de procéder répond à la demande, formulée par la branche des transports dans le cadre de la consultation, de prévoir d'emblée des contrôles renforcés et des amendes plus élevées en raison du potentiel d'abus accru.

Le trafic lourd sera toujours recensé grâce à:

- des installations stationnaires 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 de contrôle stationnaires 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.

Les installations stationnaires et mobiles ainsi que leur exploitation seront acquises dans le cadre d'un appel d'offres conforme à la LMP. À cet effet, les appels d'offres suivants seront publiés sur www.simap.ch:

- RPLP III - Système d'enregistrement routier (SROU),
- RPLP III – Exploitation des unités mobiles.

L'adjudication est prévue pour le printemps 2023. Le développement se fera par étapes au cours de la migration du système.

Les quantités mentionnées dans les appels d'offres représentent des valeurs indicatives visant à rendre les offres comparables.

4.2 Adéquation des moyens requis

La RPLP doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts occasionnés à la collectivité par le trafic des poids lourds, dans la mesure où celui-ci ne compense pas ces coûts par d'autres prestations. En outre, elle doit contribuer à améliorer les conditions-cadres du chemin de fer sur le marché des transports et à acheminer davantage de marchandises par le rail (art. 1 LRPL).

Les recettes provenant de la RPLP sont destinées aux cantons à raison d'un tiers et à la Confédération à raison de deux tiers. La répartition de la part des cantons doit tenir

compte des effets particuliers sur les régions de montagne et périphériques. Les cantons utilisent en priorité leur part pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts du trafic routier. La part de la Confédération est destinée en premier lieu au financement des grands projets ferroviaires ainsi qu'à la couverture des coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte (art. 19 LRPL). La RPLP joue un rôle essentiel dans la politique suisse de transfert du trafic.

La Confédération est indemnisée chaque année par les recettes de la RPLP pour ses tâches d'exécution, actuellement par une indemnité forfaitaire s'élevant à 5 % des recettes brutes, soit environ 85,6 millions de francs en 2021¹⁶. Eu égard à l'importance de la redevance poids lourds, son coût est justifié. Les indemnités versées aux cantons pour la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds et les contrôles policiers du trafic des poids lourds – sur mandat de la Confédération – sont jusqu'à présent pris en compte par le biais de forfaits supplémentaires.

4.3 Mise en œuvre

4.3.1 Contrôle de police

Dans le cadre de la procédure de consultation, la question de l'attribution d'une tâche de contrôle aux polices cantonales en ce qui concerne la RPLP a été soulevée, comme cela est prévu dans les conventions de prestations passées avec le DETEC concernant le trafic des poids lourds. Si tel était le cas, une base légale correspondante devrait être encore créée dans la LRPL. Selon l'AP-LRPL, les contrôles relèvent entièrement de la compétence de l'OFDF.

Aucun mandat légal de contrôle n'est aujourd'hui dévolu à la police en lien avec le contrôle de la RPLP. Cependant, sur les places de contrôle des poids lourds, grâce aux balises DSRC (*Dedicated Short Range Communication*, système dédié de communication à courte portée), la police dispose des données de base des véhicules, qu'elle peut reprendre dans ses applications. La RPLP III repose sur une saisie des données «côté route» et «côté véhicule». La saisie liée à la route sert à la comparaison automatique ultérieure des points GNSS enregistrés par le système de saisie du véhicule et des données relatives à la remorque tractée. C'est pourquoi le système ne permet pas à la police d'évaluer sur place si une infraction a été commise ou non. De ce fait, le Conseil fédéral renonce à attribuer à la police des tâches RPLP en lien avec le contrôle de la RPLP. Pour le contrôle policier du trafic lourd dans le cadre des accords de prestations, les cantons reçoivent comme jusqu'à présent une indemnité d'exécution prélevée sur le produit de la RPLP.

4.3.2 Numéro d'identification des entreprises (IDE)

Le manque d'harmonisation entre le droit de la circulation routière et l'obligation prévue de l'IDE pour l'immatriculation d'un véhicule a été signalé dans le cadre de la procédure de consultation.

¹⁶ Compte d'État 2021 des unités administratives, tome 2B, E110.0116, p. 89.

Il est prévu de relier les données relatives au détenteur du véhicule du système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) avec l'administration des données de la clientèle de l'OFDF par l'IDE visé par la loi fédérale du 18 juin 2010 sur le numéro d'identification des entreprises (LIDE)¹⁷. Cette approche devrait faciliter la facturation. Si l'IDE n'est pas communiqué, l'AP-LRPL prévoyait la possibilité de retirer les plaques d'immatriculation. Cela serait disproportionné. Mais l'obligation aurait aussi eu, dans un cadre limité, des répercussions sur les personnes physiques qui utilisent à des fins privées des véhicules soumis à la RPLP (par ex. les transporteurs de chevaux). Or, ces personnes ne sont pas soumises à la LIDE. De plus, l'OFDF doit de toute manière être en mesure de gérer des détenteurs de véhicule qui ne sont pas encore enregistrés dans son administration de clients. Il est ainsi possible de couvrir aussi des cas où un IDE n'est pas communiqué. On a donc renoncé à l'obligation de l'IDE en lien avec la possibilité de retirer la plaque d'immatriculation. Les autorités cantonales d'immatriculation ont l'intention de saisir à l'avenir l'identification du client (IDE, numéro AVS) lors de l'admission à la circulation, de sorte que la renonciation à l'obligation n'entraîne aucun inconvénient.

5 **Commentaire des dispositions**

5.1 **Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds**

Préambule

Le préambule renvoie encore à la Constitution du 29 mai 1874 (aCst.). Il sera donc adapté aux dispositions de la nouvelle Constitution (Cst.)¹⁸. Les art. 74, 84 et 85 Cst. correspondent aux art. 24^{septies}, 36^{quater} et 36^{sexies} aCst.

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 ou non public. Par conséquent, cet article est abrogé. En contrepartie, l'art. 6, al. 1, est précisé par l'ajout de l'expression «sur le territoire douanier».

Art. 5, al. 2

Le détenteur d'un véhicule à moteur est assujéti à la redevance. Il en va de même pour les remorques. Pour des raisons pratiques, la redevance de la remorque tractée lui était déjà facturée (art. 17, al. 3, ORPL). Cette solution a fait ses preuves. Y renoncer aurait d'importantes conséquences et entraverait sérieusement la perception de la redevance. La perception séparée de la redevance pour le véhicule à moteur et pour sa remorque impliquerait une grande charge supplémentaire pour tous les acteurs. Le détenteur

¹⁷ RS 431.03

¹⁸ RS 101

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

Des dispositions réglant la responsabilité solidaire sont prévues dans le projet de loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF (P-LE-OFDF) (art. 40, 41, 44, 45). 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.

Jusqu'à présent, les personnes solidairement responsables de la redevance sur le trafic des poids lourds étaient définies par le Conseil fédéral dans l'ORPL (art. 36). Elles sont dorénavant mentionnées de manière exhaustive dans la LRPL. La compétence du Conseil fédéral qui figurait dans l'ORPL est abrogée.

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 est conservée. 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 éventuels qui en résultent (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 ou s'il est insolvable ou a été mis en demeure sans effet (al. 2). L'art. 36b ORPL a été intégré à l'al. 3. Cette disposition règle la responsabilité solidaire lorsque l'OFDF constate ultérieurement l'insolvabilité du détenteur. Le contenu de la disposition n'a pas été adapté, seule la formulation a été modifiée.

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

La RPLP est également perçue dans la Principauté de Liechtenstein et sur le territoire de l'enclave allemande de Büsingen. Ces deux territoires font partie du territoire douanier national. L'expression «sur le territoire douanier» est donc ajoutée à l'al. 1 pour indiquer plus précisément le champ d'application territorial de la perception de la redevance.

Art. 11 Établissement des kilomètres parcourus

L'al. 1 oblige la personne assujéti à coopérer à l'établissement des kilomètres parcourus. Elle doit saisir la distance parcourue de façon automatisée ou manuelle. La saisie correcte des données relatives à la remorque tractée fait également partie de l'établissement des kilomètres parcourus.

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 du kilométrage. Le Conseil fédéral pourra à l'avenir prescrire, si nécessaire, l'installation et l'utilisation d'appareils ou d'autres moyens auxiliaires comme éléments d'un système de saisie automatisé afin d'établir de manière infalsifiable les kilomètres parcourus. Dans la suite du texte, «appareils ou autres moyens auxiliaires faisant partie d'un système de saisie automatisé» est abrégé en «système de saisie embarqué». L'actuel al. 2 est adapté matériellement aux futurs systèmes de saisie. Ce faisant, il fixe également les conditions de reconnaissance, sur le territoire douanier suisse (al. 2), des systèmes agréés dans l'Union européenne (UE).

Aujourd'hui, il n'existe pas de bases probantes concernant les prestations de transport en constante augmentation des véhicules à propulsion électrique. Pour cette raison et dans la perspective du développement de la RPLP, il est probable que le Conseil fédéral prévoie dans l'ORPL que les véhicules à propulsion électrique sont également équipés d'un système de saisie embarqué. Les détenteurs disposeraient ainsi des mêmes données pour ces véhicules que pour le reste de leur parc automobile. Le cas échéant, les processus de contrôle automatisés pourraient également être simplifiés. Tant que les véhicules à propulsion électrique seront exemptés de la redevance, l'OFDF ne percevra pas de redevance. Les détenteurs n'auront pas de frais supplémentaires s'ils utilisent les services du prestataire mandaté.

L'al. 3 donne à l'OFDF la compétence, en cas d'indications ou de pièces comptables manquantes, de taxer d'office les assujettis. Cette disposition correspond au droit en vigueur et est reprise de l'ORPL.

L'al. 4 oblige les utilisateurs d'un prestataire agréé ou mandaté à utiliser le système de saisie embarqué dans le véhicule désigné à cet effet. Il n'est pas nécessaire d'annoncer la mise en service à l'OFDF. L'attribution d'un système de saisie embarqué à un véhicule se fait par le biais du numéro de châssis transmis lors de la première déclaration. Le système de saisie embarqué doit fonctionner sans interruption pendant le trajet.

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

L'al. 1 donne au Conseil fédéral la compétence de mandater un prestataire pour établir les kilomètres parcourus. Ce prestataire, appelé «prestataire national», est nécessaire parce que les prestataires du SET et du NETS agréés sont actifs sur le libre marché et qu'ils peuvent donc choisir librement leurs partenaires contractuels. 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 système de saisie embarqué prescrit.

En outre, l'al. 2 confère au le Conseil fédéral la compétence d'agréer d'autres prestataires pour établir les kilomètres parcourus soumis à la redevance et de fixer les conditions correspondantes. Ces prestataires sont prévus pour les services de perception

SET et NETS. Comme aujourd'hui, les prestataires seront aussi responsables de l'encaissement pour les véhicules étrangers dans le service de perception SET.

Contrairement aux prestataires agréés du SET et du NETS qui doivent suivre 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 à celles qui sont posées aux prestataires agréés du SET et du NETS ainsi qu'à leurs appareils et moyens auxiliaires.

L'al. 3 laisse à l'assujetti la possibilité de charger le prestataire national selon l'al. 1 ou un prestataire agréé au sens de l'al. 2 de l'établissement des kilomètres parcourus. Si la personne assujettie choisit le prestataire national, celui-ci est tenu de lui remettre ou de mettre à sa disposition l'équipement nécessaire.

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 principalement 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 s'impose parce que les systèmes de saisie évolueront sur le plan technique et les adaptations qui en découleront devront être mises en œuvre rapidement, en accord avec les prestataires agréés, pour conserver l'interopérabilité. L'OFDF peut également déclarer partiellement ou totalement applicables des critères techniques et opérationnels de l'UE.

Art. 11b Obligations du prestataire mandaté et des prestataires agréés

L'art. 11b contient les obligations fondamentales du prestataire mandaté et des prestataires agréés. Elles correspondent pour l'essentiel à l'actuel art. 26c ORPL.

L'art. 1, let. a, oblige les prestataires qui sont redevables de la redevance à l'égard de l'OFDF, à enregistrer les personnes assujetties et leurs véhicules. Cela ne s'applique qu'aux prestataires du SET en relation avec des véhicules étrangers, car ils sont également responsables de l'encaissement.

La let. b oblige le prestataire mandaté ou agréé à remettre à la personne assujettie un système de saisie embarqué. Cela est nécessaire tant que les véhicules ne disposent pas de systèmes de saisie intégrés, ce qui devrait être le cas à l'avenir.

Selon la let. c, le prestataire mandaté ou agréé doit établir les kilomètres parcourus.

Le prestataire mandaté ou agréé doit transmettre à l'OFDF les données nécessaires au calcul de la redevance (let. d).

La let. e ne s'applique qu'au prestataire du SET pour les véhicules étrangers. En tant que débiteur de la redevance, il est tenu de payer la redevance des utilisateurs de son service à l'OFDF dans le délai imparti.

L'al. 2 interdit au prestataire mandaté d'exercer des activités économiques autres que celles qui sont prévues dans la LRPL. Le prestataire mandaté n'aura le droit de proposer que la prestation de base. Cette restriction empêche qu'il puisse concurrencer les prestataires agréés en profitant de sa position monopolistique et n'influence ainsi la libre concurrence.

L'al. 3 dispose que l'autorisation peut être assortie d'autres charges. Cela est nécessaire, car le système de péage européen et, par conséquent, le SET évoluent. Il peut en résulter de nouvelles exigences qui doivent être imposées aux prestataires.

Eu égard à la situation actuelle sur le marché, on peut supposer que les prestataires fourniront leurs services uniquement s'ils sont indemnisés. Il faut donc donner au Conseil fédéral la compétence d'indemniser les prestataires pour leurs services. Le DFF en détermine le montant et peut prévoir une commission de perception (al. 4). Il s'agit d'une disposition potestative, car les fournisseurs peuvent éventuellement fournir le service à titre gratuit.

Art. 12, al. 2

Pour les véhicules étrangers, 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: elle naît lors du début du trajet sur le territoire douanier. L'exigibilité coïncide avec la naissance de la dette fiscale.

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 ne doit pas s'éteindre lorsque le montant dû est versé au prestataire du SET, mais uniquement lorsque l'OFDF a effectivement reçu les fonds du prestataire agréé. Si une procédure de faillite devait être ouverte contre le prestataire agréé et qu'un paiement au prestataire n'est pas transféré à l'OFDF, la personne assujettie supporte le risque d'un double paiement.

Lors de la procédure de consultation, plusieurs participants ont estimé douteux que la personne assujettie assume le risque de défaut de paiement d'un prestataire SET. Le Conseil fédéral considère que cette disposition est importante pour garantir le versement de la RPLP à la Confédération. En l'occurrence, il est indiqué de traiter différemment les détenteurs suisses et les détenteurs étrangers, puisqu'il est difficile de recouvrer les créances envers les personnes dont le siège est à l'étranger. C'est pourquoi il ne faut pas renoncer à cette disposition.

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 à c en vigueur sont reprises dans un nouvel al. 1 et modifiées sur le plan rédactionnel. À la let. c, le terme «appareil» est remplacé par la nouvelle expression «système de saisie embarqué».

La let. d est nouvelle. 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, de l'avant-projet d'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (AP-ORPL) n'est pas respectée malgré une mise en demeure.

L'al. 2 correspond à l'art. 50a, al. 2, ORPL et prévoit que les plaques interchangeables peuvent continuer à être utilisées sur les véhicules non concernés par le retrait des plaques de contrôle.

L'al. 3 correspond à l'art. 50 ORPL. 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 le véhicule, voire à le séquestrer dans des cas exceptionnels. Cela vaut aussi bien pour les véhicules suisses qu'étrangers.

Art. 18a Principe

L'OFDF est chargé d'exécuter des contrôles pour vérifier la coopération à la perception de la redevance. Il peut effectuer les contrôles de façon automatisée, ce qui nécessite des installations de contrôle stationnaires et mobiles. La base de cette disposition est désormais créée dans la loi, alors qu'elle n'est inscrite que dans l'ordonnance aujourd'hui (art. 42 ORPL).

Art. 18b Contrôle des kilomètres parcourus indiqués

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 et d'un tachygraphe ou d'un enregistreur d'impulsions qui y était relié. Tant la liaison au véhicule que le tachymètre ou l'enregistreur d'impulsions étaient assurés par des scellés. Les futurs appareils et instruments ne disposent plus de liaisons fixes aux véhicules et ils peuvent être déconnectés. Le potentiel d'abus en est accru. Il faut donc y remédier. Toutefois, le tachymètre reste un instrument de vérification de la concordance des kilomètres effectivement parcourus soumis à la redevance et des kilomètres parcourus indiqués. Ils enregistrent l'itinéraire de manière fiable et sans faille. 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 astreignante.

Art. 19b Infractions fiscales

La soustraction et la mise en péril de la redevance seront dorénavant réglées dans deux articles distincts (art. 20 et 20a LRPL).

Art. 20 Soustraction de la redevance

La soustraction de la redevance prévue à l'art. 20 LRPL est précisée. L'al. 1, let. a, prévoit qu'une amende est infligée aux personnes qui soustraient tout ou partie de la redevance en n'effectuant pas de déclaration, en procédant à des dissimulations, en faisant une déclaration inexacte, en ne mettant pas en service le système de saisie

embarqué ou de toute autre manière. L'amende minimale de 100 francs est supprimée, car les amendes minimales sont atypiques en droit pénal. En cas de soustraction par négligence, il est possible de prononcer une amende pouvant atteindre le triple de la redevance soustraite. La tentative est mentionnée à l'art. 20 LRPL puisqu'elle ne sera plus punissable en cas de mise en péril de la redevance.

Art. 20a Mise en péril de la redevance du fait de la violation d'obligations de procédure

Les motifs de mise en péril de la redevance figurant à l'art. 20a LRPL sont remaniés, car la jurisprudence du Tribunal fédéral (ATF 132 IV 40) dispose que l'utilisation incorrecte de l'appareil de saisie constitue une mise en péril abstraite. L'application de peines modulables axées, comme pour les autres infractions de mise en péril, sur les redevances concrètement mises en péril ne semble donc pas optimale, raison pour laquelle on a opté pour l'application de peines fixes. Le montant maximal de l'amende est fixé à 20 000 francs compte tenu du fait que les redevances concernées en cas d'erreur de manipulation du système de saisie embarqué ne sont généralement pas élevées. Comme la mise en péril abstraite ne se fonde pas sur la mise en péril de redevances mais avant tout sur la violation d'obligations, cette dernière est définie de manière précise aux let. a à e. La tentative ne sera plus punissable, car la simple violation d'une obligation de coopérer au sens de l'art. 20a LRPL constitue une pure infraction formelle et non pas, comme en cas de soustraction au sens de l'art. 20 LRPL, une infraction matérielle.

Art. 22 Poursuite pénale

L'art. 22 est adapté sur le plan rédactionnel. À l'entrée en vigueur de la LE-OFDF, l'art. 22 sera remplacé. Les infractions fiscales seront dès lors poursuivies et jugées conformément à la LE-OFDF et à la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif (DPA)¹⁹.

Art. 23a Contestation de la facturation en cas d'utilisation du service 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, du calcul de la redevance et de la facturation à la personne assujettie. Les assujettis qui utilisent les services d'un prestataire du SET s'adressent au prestataire agréé du SET dans le délai d'opposition en ce qui concerne les contestations. Celui-ci doit examiner la contestation. S'il n'est pas compétent, il transmet la contestation à l'OFDF. Ce dernier la traite comme un recours. Pour que cette procédure ne désavantage pas la personne assujettie, le délai d'opposition est réputé observé lorsque la contestation est déposée dans le délai imparti auprès du prestataire du SET (al. 2).

Art. 25a Dispositions transitoires concernant la modification du ...

La LRPL révisée devrait en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Les détenteurs de véhicule devront donc charger un prestataire d'établir les kilomètres parcourus et adapter l'équipement de leurs véhicules aux nouveaux systèmes de saisie. Une exploitation parallèle des systèmes de saisie actuels et futurs est probable jusqu'à la fin de 2024. Tant que des véhicules seront encore équipés d'un appareil de saisie actuellement admis, ils resteront soumis à l'ancien droit. L'al. 1 dispose donc qu'à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'ancien droit s'appliquera à ces véhicules. Le service d'un prestataire mandaté ou agréé devra être utilisé dès le 1^{er} janvier 2025 au plus tard.

L'al. 2 vise à garantir que les procédures en cours au moment de l'entrée en vigueur du présent acte seront menées à terme selon l'ancien droit. Le maintien de l'ancien droit, limité sur les plans temporel et matériel et parallèle au nouveau droit, a pour objectif d'assurer la sécurité juridique des parties.

*II Modification d'autres actes**Modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds**Art. 11, al. 4*

À l'entrée en vigueur de la nLPD, un nouvel al. 4 sera introduit dans l'art. 11 LRPL. Cet alinéa prévoit que la taxation d'office peut intervenir sous la forme d'une décision individuelle automatisée au sens de l'art. 21 nLPD. Comme l'OFDF ne rend pas de décision de taxation sous forme de décision individuelle automatisée dans le domaine de la redevance poids lourds, cet alinéa ne doit pas entrer en vigueur.

Par conséquent, l'art. 11, al. 4, dans la version de l'annexe 1, ch. 53, de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données²⁰, est abrogé.

*Modification de la loi sur la circulation routière**Art. 89d, phrase introductive et let. e*

Dans le cadre de la modification en cours de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)²¹, les dispositions concernant le SIAC (art. 89a à 89h LCR) ont été adaptées en accord avec l'OFDF. Pour que les dispositions relatives au SIAC contenues dans la LCR (art. 89b, let. j, 89d, let. f et g, P-LCR) soient cohérentes en elles-mêmes et avec la présente modification de la LRPL, l'art. 89d LCR doit être adapté de manière à ce que les formulations concordent.

Une nouvelle let. e doit être introduite à l'art. 89d LCR parce qu'une adaptation ne peut reposer que sur le droit en vigueur. La let. e deviendra la let. f à l'entrée en vigueur de la LCR. À cet égard, la LRPL et la LCR doivent être coordonnées. Cette coordination est réglée dans l'annexe P-LRPL.

²⁰ FF 2020 7397

²¹ FF 2021 3027

III Coordination avec d'autres actes

Le présent projet et la LE-OFDF sont en corrélation. Or, on ne sait pas quand les projets entreront en vigueur.

C'est la raison pour laquelle la LRPL est formulée de manière à pouvoir exister indépendamment de la LE-OFDF. L'annexe de la LRPL énumère les modifications qui deviendront caduques si la LE-OFDF entre d'abord en vigueur.

L'art. 89d LCR est aussi adapté dans le cadre du présent projet. Or, il fait simultanément l'objet de la modification en cours de la LCR. La coordination de cet article doit être assurée, puisque l'on ne sait pas quand les deux projets entreront en vigueur.

Annexe de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

1. Coordination avec la LE-OFDF

Si la LE-OFDF entre en vigueur avant la délibération et l'adoption du présent projet par l'Assemblée fédérale, les articles du présent projet qui ne seraient plus nécessaires ou qui contrediraient la LE-OFDF devront être supprimés. L'art. 22 LRPL serait concerné. Le maintien de cet article ne permettrait de poursuivre et de juger les infractions liées à la redevance qu'en vertu de la DPA au lieu de les soumettre aussi à la LE-OFDF.

2. Coordination avec la LCR

Si la modification de la LCR entre en vigueur avant le présent projet, il faudra adapter la phrase introductive et la let. f de l'art. 89d LCR. Mais si la LCR n'a pas encore été adoptée après l'entrée en vigueur de la LRPL, l'art. 89d du projet de modification de la LCR devra être adapté de manière à ce que les modifications des deux projets soient prises en compte.

Dans les deux cas, il s'agit de remplacer «autorités» par «services» dans la phrase introductive, de compléter la let. f par «vérification du paiement de la redevance sur le trafic des poids lourds» et de remplacer l'expression «autorités responsables» par «services chargés».

5.2 Arrêté fédéral relatif au financement d'un nouveau système de perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

5.2.1 Proposition du Conseil fédéral, avec exposé des motifs

La RPLP III entraîne des coûts totalisant 572,8 millions de francs au cours des dix prochaines années. Cette estimation des coûts ne tient notamment pas compte des indemnités versées par la Confédération aux cantons pour les contrôles policiers du trafic lourd (jusqu'à présent environ 25 millions et à l'avenir environ 39 millions par an), ni des frais généraux de l'OFDF pour le personnel et les services partagés (RH, immobilier, etc.; n.q.). Sur ces 572,8 millions de francs, un montant de 294,5 millions

peut être financé par des ressources existantes du DFF et de l'OFDF (A200.0001 Charges de fonctionnement [enveloppe budgétaire], A240.0104 Charges financière et A202.0124 Indemnisation pour perception redevance poids lourds). Il en résulte un besoin de financement de 278,3 millions de francs. À moyen terme, les coûts seront couverts par des indemnités d'exécution provenant du revenu brut de la redevance poids lourds. Le 1^{er} janvier 2023, aux fins de financement, le DFF adaptera l'art. 1 de l'ordonnance du DFF du 5 mai 2000 sur l'indemnisation de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières pour l'exécution de la législation sur la redevance sur le trafic des poids lourds²² et il relèvera l'indemnité d'exécution de 5 % actuellement à environ 1,5 à 2 %. L'indemnité d'exécution augmente ainsi chaque année d'environ 30 millions de francs, ce qui correspond à la moyenne des besoins annuels supplémentaires.

Dans le cadre du projet RPLP III, la Confédération (DFF / OFDF) souscrit de nouveaux engagements financiers pluriannuels, raison pour laquelle un crédit d'engagement est nécessaire. Le Conseil fédéral propose au Parlement, pour financer le projet RPLP III, un crédit d'engagement à hauteur de 515 millions de francs, afin que les composants RPLP de l'OFDF, qui arrivent en fin de vie, puissent être remplacés en temps utile.

En millions de francs	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Crédit d'engagement	34,58	99,36	69,75	45,41	44,22	44,59	44,58	44,90	43,72	43,92	515,0
Coûts d'investissement (y c. réserves et TVA)	8,89	60,42	27,37	2,37	1,18	1,18	1,18	1,18	0,00	0,00	103,8
Indemnisation des prestataires NETS (service électronique national)	5,80	5,90	6,00	6,10	6,20	6,50	6,60	6,80	6,90	7,00	63,8
Indemnisation des prestataires SET (service électronique européen; 1 %)	2,64	3,13	3,56	4,02	3,96	3,95	3,89	3,90	3,84	3,87	36,8
Indemnisation des offices de la circulation routière	9,07	9,16	4,63	4,67	4,72	4,77	4,81	4,86	4,91	4,91	56,5
Indemnisation des prest. financières SET + cartes de carburant (1,7 %)	7,11	7,22	7,18	7,22	7,11	7,09	6,98	7,00	6,89	6,94	70,7
Exploitation des unités de saisie stationnaires		4,20	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	71,4
Exploitation des unités de saisie mobiles		6,30	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	73,5
Réserves pour les coûts d'exploitation (10 % sans SET, cartes de carburant et offices de la circulation routière)	0,58	1,64	2,28	2,29	2,30	2,33	2,34	2,36	2,37	2,38	20,9
TVA sur les coûts d'exploitation (7,7 %, sans SET, cartes de carburant ni offices de la circulation routière)	0,49	1,39	1,93	1,94	1,95	1,97	1,98	2,00	2,01	2,02	17,7

Tableau 4 *Financement*

Au crédit d'engagement proposé, de 515 millions de francs, font face quelque 17 milliards de francs de recettes provenant de la redevance sur le trafic des poids lourds. Le crédit d'engagement est nécessaire pour garantir durablement les recettes de la redevance. Les coûts correspondant aux tâches transférées au prestataire mandaté ou aux prestataires agréés, qui dépendent du nombre de véhicules et du nombre de kilomètres parcourus en Suisse, sont soumis à des fluctuations conjoncturelles. Ils ne dépendent pas du nombre de prestataires: par exemple, si l'un de ceux-ci disparaît, les détenteurs de véhicule dont il s'occupait passeront à un autre prestataire. Il n'est pas judicieux que la Confédération assume ces prestations, car les coûts seraient plus élevés. En effet, il faudrait alors traiter les trajets avec le système manuel de l'OFDF.

Le calcul du crédit d'engagement tient compte des coûts d'investissement et de certains coûts d'exploitation. Le principe de l'unité de la matière (investissement et entretien) est ainsi respecté. Du point de vue des règles budgétaires également, il est nécessaire de prendre en compte les coûts d'exploitation, car l'exploitation doit être confiée à des externes dans certains cas, ce qui induit un engagement financier pluriannuel.

Une réserve de 10 % permet de répondre aux imprévus, y compris le renchérissement (indice des prix à la consommation [IPC]; cf. ch. 5.2.2) et les éventuels risques de change.

Cette précaution permet de garantir que la Confédération (DFF / OFDF) sera en mesure de s'engager financièrement pendant plusieurs années, une fois l'arrêté de crédit adopté. Si les adjudications prévues en 2023 dans le cadre des appels d'offres selon la LMP (en particulier pour le prestataire national NETS, les systèmes de saisie routiers, l'exploitation des unités de saisie mobiles) devaient survenir plus tôt, la Confédération (OFDF) s'engagera seulement sous réserve que le Parlement approuve le financement, notamment le crédit d'engagement et les augmentations des ressources.

5.2.2 Estimations du renchérissement

Les hypothèses adoptées en matière de renchérissement, qui sont sous-jacentes au volume du crédit d'engagement, sont présentées dans l'arrêté fédéral (art. 2). Le niveau de l'indice suisse des prix à la consommation de février 2022 (102,4 points) sous-tend ces hypothèses, ce niveau se rapportant à la série d'indices «décembre 2020 = 100 points». Les crédits budgétaires annuels sont adaptés aux estimations du renchérissement actuelles.

6 Conséquences

6.1 Conséquences pour la Confédération

6.1.1 Conséquences financières

La mise en place de la RPLP III ne devrait pas entraîner de variation des recettes brutes provenant de la redevance sur le trafic des poids lourds; on n'attend par conséquent ni hausse ni baisse des recettes de la RPLP, car les paramètres de la redevance (kilométrage x poids déterminant x tarif) demeurent inchangés.

Les coûts d'exécution liés à la RPLP supportés par la Confédération et les cantons sont financés par le revenu brut.

Le revenu net restant de la redevance poids lourds, dont l'affectation est liée, est versé pour un tiers aux cantons et pour au maximum deux tiers dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). La Confédération finance avec les deux tiers du revenu net, outre son apport au FIF, une partie des coûts non couverts liés au trafic des poids lourds.

La mesure dans laquelle le revenu net à affectation liée est modifié dépend en l'occurrence de manière déterminante du coût d'exécution assumé par la Confédération et les cantons en lien avec la RPLP et des indemnités d'exécution correspondantes. Ces indemnités servent à financer les coûts d'exécution. L'OFDF réexaminera tant les coûts que les indemnités d'exécution et adapter celles-ci le cas échéant d'ici la fin de 2026 (cf. «Coût et indemnisation de l'exécution» et 6.2).

Le présent message ne crée que les bases légales nécessaires à l'admission de prestataires privés et à l'harmonisation des futurs systèmes de saisie RPLP avec les systèmes de péage étrangers. Indépendamment de ces mesures et que le Parlement adopte ou rejette le présent projet, les composants actuels de la RPLP doivent être remplacés, car ils atteignent le terme de leur durée de vie technique. Des coûts de renouvellement du système surviendront pour que la RPLP puisse être perçue à l'avenir également.

Relation avec le message DaziT

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'OFDF (programme DaziT)²³. Les coûts de réalisation du système informatique central de la RPLP III y sont déjà prévus. Des coûts d'investissement de 8,2 millions de francs y sont présentés à cet effet (dans l'annexe du message, les tableaux des étapes 1E et 2E sont inversés; p. 1654). Les conséquences de la numérisation et du développement de l'OFDF et, partant, de la réalisation de la RPLP III sur l'état du personnel sont déjà abordées dans le message DaziT. Les économies en personnel, de 42 équivalents plein temps (EPT), sont donc attribuées au programme DaziT (cf. ch. 6.1.2). Le message DaziT ne comprend expressément pas les coûts d'acquisition et d'exploitation 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. Ces derniers coûts dépendent en définitive du nombre d'installations achetées et de l'infrastructure existante dont l'exploitation restera possible ou qu'il faudra démanteler.

Comparaison des coûts de la RPLP I/II avec la RPLP III

Le tableau 5 présente, à des fins de comparaison, les coûts de l'infrastructure RPLP concernant les générations de la RPLP I et de la RPLP II (1999-2019) et les coûts de réalisation de la RPLP III (2023-2032) sur dix ans.

Comparaison des coûts	RPLP I / II		RPLP III		Différence
	Millions de francs		Millions de francs		Millions de francs
Coûts d'investissement	224		75,8		-148,2
Exploitation et entretien		262,5		392,4	130,0
Coûts supplémentaires pour la taxation des remorques			20	30	50,0
Réserves de 10 % ¹⁾			8,8	24,1	32,9
TVA			7,4		7,4
Total intermédiaire	486,5		558,5		172,0
Économies sur les coûts de personnel (DaziT) ²⁾			-6,2		-6,2
Total compte tenu des économies sur les coûts de personnel	486,5		552,3		65,8
<hr/>					
Économies de la branche des transports selon l'AIR LE-OFDF			-176,0		-176,0

¹⁾ Pas de réserve sur l'informatique de la RPLP III (message DaziT)

²⁾ Neuf ans (2024-2032)

Tableau 5 Comparaison des coûts

Les estimations de coût ressortent de l'annexe 2, sous réserve de la présentation des coûts mentionnées au début, et elles reposent sur les hypothèses suivantes:

- Frais généraux pour le personnel et les services partagés (RH, immeubles, etc.; n.q.): ces frais généraux ne sont pas compris dans les aperçus des coûts. On part du principe que, globalement, l'introduction de la RPLP III ne modifie pas fondamentalement les frais généraux par rapport à la RPLP I et à la RPLP II, à l'exception toutefois de la différence que représente une certaine baisse des charges en personnel (6,2 millions de francs par an pour 42 EPT; cf. ch. 6.1.2), calculée dans le cadre de l'analyse d'impact de la réglementation. Cette diminution de charges est attribuée au programme DaziT (cf. ch. 6.1.1). C'est pourquoi, en l'occurrence, elle n'intervient dans le calcul que pour la comparaison des coûts.
- Indemnisation des cantons pour la perception de la redevance poids lourds: aujourd'hui, les offices cantonaux de la circulation routière sont indemnisés, à hauteur d'environ 8,6 millions de francs par an, en particulier pour transmettre les données du détenteur du véhicule ainsi que les données de base du véhicule et pour contrôler que tout véhicule à moteur suisse assujéti à la redevance est équipé, lors de sa mise en circulation, du système de saisie prescrit (cf. ch. 6.2;

financé par le revenu provenant de la RPLP). Dans le cadre de la RPLP III, les cantons assumeront globalement moins de tâches. De ce fait, leur indemnisation par la Confédération devrait diminuer. Cet allègement des coûts est déjà pris en compte dans les coûts d'exploitation.

- Indemnisation des cantons pour les contrôles des poids lourds effectués par la police: aujourd'hui, les cantons sont indemnisés à hauteur de quelque 25 millions de francs par an (compte 2021) pour intensifier les contrôles des poids lourds (conventions de prestations de l'Office fédéral des routes [OFROU]); dans le cadre de l'ouverture de centres de contrôle du trafic lourd supplémentaires, ce montant passera à environ 39 millions de francs par an à partir de 2023 (financé par le revenu provenant de la RPLP). Ces coûts ne figurent pas dans les estimations. L'introduction de la RPLP III n'a pas d'influence sur le nombre d'heures de contrôle convenu.
- Les charges d'exécution de la Confédération et des cantons mentionnées ci-dessus et les indemnités correspondantes financées par le revenu de la RPLP seront relevées par l'OFDF jusqu'en 2026, puis arrêtées par le DFF (cf. ch. 6.2). En ce qui concerne les frais généraux de la Confédération (OFDF), il s'agit de déterminer des clés de répartition des coûts adéquates. Les indemnités des cantons seront négociées avec ces frais.
- Coûts d'investissement informatiques de la RPLP III: les coûts d'investissement pour l'informatique, qui atteignent 8,2 millions de francs, font partie du programme DaziT et ont fait l'objet d'une proposition dans le message DaziT. Ils apparaissent dans la comparaison des coûts.
- Le renouvellement du système de perception entraîne un déplacement des coûts d'investissement vers les coûts d'exploitation, puisque l'OFDF n'achètera plus lui-même des appareils de saisie, parce que ces appareils seront mis à disposition par le prestataire national et les prestataires agréés. De ce fait, le système de balises frontières et les terminaux de traitement seront aussi sans objet. En outre, l'encaissement pour les véhicules étrangers sera transféré aux prestataires du SET et l'exploitation des unités de saisie mobiles sera confiée à des tiers.

Le fait que le Conseil fédéral renonce à proposer au Parlement la taxation des remorques sur la base du nombre d'essieux et d'un poids fixé par essieu entraîne une augmentation des coûts. En raison des caméras supplémentaires nécessaires aux prises de vue de l'arrière des véhicules et de l'évaluation plus complexe, les coûts supplémentaires estimés pour les infrastructures de contrôle atteignent environ 50 millions de francs sur dix ans. Compte tenu des économies possibles dans les charges de personnel, de 6,2 millions de francs, et des réserves prévues, de 32,9 millions de francs (sans TVA), les coûts sur dix ans des deux systèmes de saisie sont comparables. La RPLP III serait même plus avantageuse que les RPLP I et II compte tenu de l'abandon par le Conseil fédéral de la taxation des remorques en fonction des essieux. Si l'on prend en compte les économies réalisées par les utilisateurs d'environ 176 millions de francs, qui ont été calculées dans le cadre de l'analyse d'impact de la réglementation concernant la LE-OFDF (AIR LE-OFDF), le développement apparaît nettement meilleur marché.

Aperçu des coûts RPLP III

Compte tenu des coûts informatiques de la RPLP III comptabilisés dans la comparaison des coûts (message DaziT) et des coûts non considérés de l'exploitation parallèle transitoire de la RPLP II, il résulte pour la RPLP III des coûts d'investissement totaux de 112 millions de francs et des coûts d'exploitation pour les dix ans à venir de 572,8 millions de francs au total.

Aperçu des coûts	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation
	Millions de francs	Millions de francs
Total selon le tableau 4 de comparaison des coûts	112	446,5
RPLP III, informatique (message DaziT)	-8,2	
RPLP II Charges de biens et services (exploitation parallèle)		22,5
Total	103,8	469,0
Total général	572,8	

Tableau 6 *Aperçu des coûts de la RPLP III*

Coûts d'investissement

L'infrastructure d'enregistrement et de contrôle doit être renouvelée pour garantir durablement les recettes de la RPLP. Le risque de manipulation augmente potentiellement, car les nouveaux systèmes de saisie ne sont plus installés de manière fixe dans les véhicules à moteur ni reliés au tachygraphe. Il faut en tenir compte dans la conception de l'infrastructure de saisie et de contrôle. L'acquisition de cette infrastructure se conformera à la procédure d'adjudication prévue par la LMP.

Description des différentes rubriques:

- Système de saisie *Route (ESTR)*: les passages frontières actuels (88) et les installations stationnaires (16) sur les routes nationales sont adaptés à la nouvelle technique, afin de garantir et de contrôler la taxation. Désormais, environ 22 installations stationnaires doivent être placées sur le réseau routier primaire et près de 52 installations simples doivent l'être sur le réseau routier secondaire. Sont aussi comprises quelque 35 unités de saisie mobiles aux fins d'équiper les véhicules de contrôle et les réserves pour d'éventuels passages frontières à créer ou à développer.
- Démantèlement *RPLP II*: le démantèlement comprend le démontage et le recyclage de tous les composants du système de la RPLP II qui arrivent au terme de leur durée de vie (appareils de saisie, équipement des ateliers de montage, termi-

naux de dédouanement, véhicules de contrôle mobile, etc.) ainsi qu'éventuellement des socles et supports en acier désaffectés des systèmes de balises frontières et de contrôle. Les éventuels coûts de gestion de projet sont aussi pris en compte.

- Réserves: la présente estimation de coûts repose sur les calculs des experts sollicités par l'OFDF et sur des valeurs empiriques acquises pendant 20 ans de RPLP. Pourtant, il n'est pas possible actuellement de déterminer les coûts dans tous leurs détails. Il convient donc de prévoir une réserve pour imprécision des coûts de l'ordre de 10 % qui inclut le renchérissement (IPC) et les éventuels risques de change.
- Informatique RPLP III: les coûts d'investissement pour le système informatique de la RPLP III font partie du programme DaziT. Ils ont fait l'objet d'une proposition dans le message DaziT.

Coûts d'exploitation

Selon les aménagements, les coûts calculés pendant une période de dix ans d'exploitation pour les infrastructures de saisie et de contrôle, l'indemnisation des cantons ainsi que celle des prestataires du SET et des prestataires agréés sont de 40 à 50 millions de francs par an (y compris les réserves et la TVA), à comparer avec les coûts actuels de quelque 26,2 millions de francs. Ils comprennent les coûts de maintenance, mais pas les charges de personnel ni les coûts des services partagés (ressources humaines, immeubles, etc.; n.q.).

Description des différentes rubriques:

- *Exploitation des unités de saisie stationnaires*: cette rubrique contient les coûts d'exploitation et d'entretien du système de saisie stationnaire. L'exploitation fera l'objet d'un appel d'offres avec l'ESTR.
- *Exploitation des unités de saisie mobiles*: un appel d'offres permettra d'externaliser l'exploitation des unités de saisie mobiles. Outre les coûts d'entretien des unités de saisie mobiles, les coûts d'exploitation comprennent les coûts des véhicules et de leur exploitation ainsi que les charges du personnel engagé. En revanche, les unités de saisie mobiles elles-mêmes sont achetées par l'OFDF, qui les met à la disposition du mandataire en vue de leur utilisation.
- *RPLP III, exploitation de l'informatique centrale*: cette rubrique contient les coûts d'exploitation et d'entretien du système de taxation (Camiums).
- *Indemnisation des offices de la circulation routière*: les offices cantonaux de la circulation routière sont indemnisés principalement pour saisir les données des véhicules et de leurs détenteurs, pour contrôler l'installation de l'appareil lors de la mise en circulation d'un véhicule, pour empêcher la mise en circulation lorsque des factures sont ouvertes et pour percevoir la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds. L'indemnisation est annuelle, par véhicule assujéti à la redevance en circulation au 30 septembre. À l'avenir, diverses tâches ne seront plus assumées par les offices de la circulation routière, de sorte que les indemnités peuvent être réduites (cf. ch. 6.2).

- *Exploitation du NMTS*: cette rubrique correspond aux coûts d'exploitation et d'entretien du service de péage manuel numérique assuré par l'OFDF, qui représente la solution pour les cas exceptionnels.
- *Indemnisation des prestataires du NETS*: cette indemnisation couvre la saisie des kilomètres parcourus au moyen des systèmes de saisie mis à disposition par les prestataires et la transmission à l'OFDF des données concernant le kilométrage. Elle est versée au prestataire national et aux prestataires agréés. S'agissant de ces derniers, le Conseil fédéral déterminera encore le montant de l'indemnité. Le prestataire national, qui doit équiper sur demande tout détenteur de véhicule d'un système de saisie (obligation de prestation) et son indemnisation seront déterminés dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres. L'estimation des coûts postule que tous les détenteurs de véhicule suisse sont équipés d'un système de saisie par le prestataire national.
- *Indemnisation des prestataires du SET*: à l'instar de l'indemnisation des prestataires du NETS, celle des prestataires du SET leur est versée pour l'établissement des kilomètres parcourus au moyen des systèmes de saisie embarqués qu'ils mettent à disposition et pour la transmission à l'OFDF des données relatives aux kilomètres parcourus. Au total, le Conseil fédéral a fixé le taux d'indemnisation des prestataires SET à 2,7 % (recouvrement compris) des redevances facturées. 1,7 % correspond à l'indemnité de recouvrement, risques compris. 1 % restant couvre le coût de saisie des kilomètres parcourus et de la transmission des données.
- *Indemnisation du SET et cartes de carburant (prestation financière)*: s'agissant de véhicules étrangers, les prestataires du SET sont aussi responsables du recouvrement de la redevance auprès de leurs clients. Il en va de même pour les fournisseurs de cartes de carburant, qui représentent actuellement le principal moyen de paiement lors du règlement de la RPLP aux terminaux de dédouanement. Les cartes de carburant resteront en usage à l'avenir pour le NMTS. Quant au risque de recouvrement encouru par les prestataires, le Conseil fédéral a fixé une indemnisation de 1,7 % de la redevance facturée, conformément à l'art. 27, al. 2, de l'ordonnance du DFF du 11 février 2020 sur les prestataires du SET et les prestataires de cartes de carburant²⁴.
- *Réserves*: la présente estimation des coûts repose sur les calculs des experts sollicités par l'OFDF et sur des valeurs empiriques acquises pendant 20 ans de RPLP. Pourtant, il n'est pas possible actuellement de déterminer les coûts dans tous leurs détails. Il convient donc de prévoir une réserve pour imprécision des coûts de l'ordre de 10 % qui inclut le renchérissement (IPC) et les éventuels risques de change.
- *Exploitation de la RPLP II*: le système de la RPLP II restera en exploitation pendant l'année de transition 2024 et partiellement jusqu'à la mi- l'été 2025, parallèlement à la RPLP III, afin d'assurer un changement de système sans hiatus. Par la suite, l'exploitation pourra être arrêtée progressivement. Elle

devra toutefois rester partiellement possible, en particulier pour l'évaluation des données et pour des raisons comptables.

Synergies

La RPLP III, avec le nouveau système de saisie placé dans les véhicules, en combinaison avec les systèmes de saisie routiers, constitue la condition d'une perception sans problème de la RPLP au cours des dix à quinze prochaines années. Mais les investissements dans la nouvelle technologie et son exploitation sont aussi bénéfiques à d'autres domaines. Par exemple, les données plus fines de la mobilité des poids lourds peuvent être utilisées pour établir des statistiques plus précises. Par ailleurs, les systèmes de saisie routiers pourront aussi servir un jour avec la vignette électronique, prévue pour 2023, ou pour d'autres redevances futures dépendantes du kilométrage (par ex. pour les véhicules électriques). Cependant, le principal effet de synergie peut être obtenu au sein même de l'OFDF, grâce à l'architecture ouverte du système. Les systèmes de saisie routiers, qui seront aussi installés aux passages frontières, pourront être utilisés aussi bien pour le dédouanement des marchandises que pour la recherche automatisée de véhicules et la surveillance du trafic (RVS), l'analyse des risques ou le contrôle du respect de l'interdiction du cabotage. Cependant, la retransmission au sein de l'office des données du trafic relevées ne surviendra que si leur utilisation est prévue dans les dispositions correspondantes en matière de protection des données.

Le service d'homologation des ateliers de tachygraphes a été repris des cantons en 2006 et est exploité par l'OFDF pour exploiter des synergies avec l'accréditation et le contrôle des sites de montage chargés d'installer les appareils de saisie RPLP. Comme ces sites de montage disparaissent avec la RPLP III, ces synergies n'existent plus. L'OFDF et l'OFROU se sont vu attribuer à l'époque chacun 1 EPT. Par conséquent, il est prévu de transférer les tâches du service d'homologation des ateliers de tachygraphes à l'OFROU, qui est compétent en matière de circulation routière. Les adaptations juridiques nécessaires au transfert de tâches (modification des art. 99a, 101 et 220 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers²⁵) seront effectuées dans le cadre de la révision de l'ORPL. L'EPT attribué à l'OFDF sera transféré à l'OFROU. Un éventuel financement supplémentaire de la tâche sera examiné dans le cadre de l'adaptation de l'indemnité d'exécution d'ici 2026.

Conséquences au cas où le Parlement rejetterait la révision de la LRPL

Si la nouvelle conception du système de perception doit être mise en œuvre comme prévu par le présent projet, les adaptations nécessaires des bases légales doivent entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2024 et les moyens financiers doivent être accordés. Au terme

de l'exploitation parallèle, le système de perception actuel arrivera en fin de vie et sera mis hors service.

Si le projet échouait, l'OFDF devrait procéder à des adaptations au système proposé, mais il ne devrait pas s'engager dans une conception foncièrement nouvelle du système de perception. On renoncera néanmoins au développement propre d'un appareil de saisie appartenant à la Confédération pour s'orienter vers un système disponible sur le marché (exploitation comprise). Ainsi, la branche des transports pourrait malgré tout économiser chaque année quelque 17,6 millions de francs en coûts de réglementation (selon calcul AIR LE-OFDF).

En outre, les entreprises de transport suisses actives à l'étranger ne pourraient pas bénéficier de l'interopérabilité complète des systèmes de saisie. Leurs véhicules devraient continuer de circuler avec le système de saisie agréé pour la RPLP et au moins un système de saisie requis pour les systèmes de péage étrangers. Les entreprises de transport suisses ne pourraient pas non plus profiter des effets de synergie possibles avec des prestataires agréés proposant des solutions intégrées. Elles devraient compter avec des inconvénients majeurs.

Les retards causés par la nouvelle conception, la mise en œuvre et l'approbation par le Parlement des moyens qui y sont liés ont toutefois eu un impact considérable. Le système de perception actuel arrivera en fin de vie fin 2024. La nouvelle conception et la réalisation d'un système de perception adapté seraient sans aucun doute impossibles jusqu'alors et la perception de la RPLP ne serait plus assurée par la suite.

Coût et indemnisation de l'exécution

La Confédération doit couvrir ses charges d'exécution liées à la RPLP à partir des recettes de la RPLP. Actuellement, cela se fait par une indemnité forfaitaire de 5 % du revenu brut provenant de la RPLP, soit environ 86 millions de francs par an (cf. Compte d'État 2021²⁶ ou ordonnance du DFF du 5 mai 2000 sur l'indemnisation de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières pour l'exécution de la législation sur la redevance sur le trafic des poids lourds²⁷). Les indemnités versées aux cantons pour la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds ainsi que les contrôles policiers du trafic des poids lourds – sur mandat de la Confédération – sont aujourd'hui pris en compte par le biais de forfaits supplémentaires. Les taux d'indemnisation devraient rester stables sur plusieurs années. Les forfaits doivent couvrir durablement, en moyenne, les frais d'exploitation annuels et les coûts d'investissement. Un léger excédent ou déficit temporaire est admis. L'indemnité d'exécution (y compris les amortissements) devrait être probablement adaptée pour refinancer les coûts d'investissement pour la RPLP III et les charges d'exploitation et d'entretien en constante évolution. Au terme des travaux de renouvellement, les coûts d'exécution de la Confédération et des cantons ainsi que les indemnités d'exécution pour la compensation devront être réexaminés et définitivement fixés par le Conseil fédéral lors du lancement de l'exploitation régulière à partir de 2026 (cf. ch. 5.2.1).

²⁶ Compte d'État 2021 des unités administratives, tome 2B, E110.0116, p. 89
²⁷ RS **641.811.912**

6.1.2 Conséquences sur l'état du personnel

Les conséquences du renouvellement de l'infrastructure d'enregistrement et de contrôle sur l'état du personnel dépendent finalement de l'organisation de cette dernière. S'agissant des procédures d'agrément auxquelles sont soumis les prestataires, on prévoit un besoin en personnel légèrement accru. Par contre, on anticipe un allègement des charges en ce qui concerne la taxation centrale de la redevance, le maniement des cartes à puce et l'homologation des actuels sites de montage, c'est-à-dire des ateliers de tachygraphes, contrôles ultérieurs compris. En lieu et place d'une approche en termes bruts, on adopte en l'occurrence une perspective différenciée sur la base de clés de répartition des coûts à mettre en question (cf. ch. 6.1.1). Selon l'AIR, les gains d'efficacité dans les processus de travail permettent de tabler sur une réduction globale des besoins en personnel de 42 EPT, soit environ 6,2 millions de francs par an. Ce chiffre ne comprend pas 1 EPT pour la restitution du service d'homologation des ateliers de tachygraphes et de ses tâches à l'OFROU.

Les économies de personnel seront prises en compte dans le cadre d'un état des lieux sur l'évolution des effectifs en lien avec la mise en œuvre du programme DaziT et ne seront pas déjà prises en compte pour la compensation de la RPLP III. Cet état des lieux sera présenté au Conseil fédéral d'ici à l'été 2024.

Par contre, on vise à développer les contrôles mobiles. Comme leur exploitation a également fait l'objet d'un appel d'offres et qu'elle doit être confiée à un tiers, aucun besoin supplémentaire en matière de personnel n'interviendra pour la Confédération dans ce domaine également.

6.1.3 Conséquences sur le programme DaziT

La réalisation du système informatique central 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.

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

Les cantons peuvent miser sur des recettes RPLP quasiment équivalentes, car les modifications proposées n'impliquent pas de hausse ni de baisse significative de ces revenus. Les coûts et les indemnités d'exécution de la Confédération et des cantons doivent être vérifiés et le cas échéant adaptés à moyen terme (cf. ch. 5.2.1 et 6.1.1 «Coût et indemnité de l'exécution»). Mais leur influence sur les recettes des cantons est faible. Un éventuel relèvement de l'indemnité d'exécution pour la Confédération est atténué, voire compensé par la réduction attendue de l'indemnité des offices de la circulation routière. Les changements qui en résultent devraient en outre rester plus faibles que les fluctuations annuelles dues à la conjoncture.

Actuellement, les autorités cantonales d'admission à la circulation sont indemnisées à hauteur de 8,6 millions de francs par an par la Confédération, 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 lourds²⁸. Leur charge sera allégée par la RPLP III: lors de la mise en circulation d'un véhicule, elles ne devront plus vérifier si un système de saisie a été installé. De plus, les données de base des véhicules sont directement fournies par le SIAC. Mais les autorités cantonales d'immatriculation resteront compétentes pour fixer la catégorie de redevance applicable (exempté de la redevance, assujéti à la RPLP ou assujéti à la RPLF), pour la perception de la RPLP et pour la procédure de retrait des plaques de contrôle en raison de factures RPLP impayées. Actuellement, les procédures de retrait des plaques de contrôle ne sont pas indemnisées, car elles sont financées par les émoluments au niveau cantonal. On peut donc estimer que l'indemnisation des autorités cantonales d'immatriculation peut être réduite au moins de moitié. Le DFF, compétent en la matière, consultera les cantons en temps voulu.

Jusqu'à présent, les cantons sont indemnisés par la Confédération pour l'intensification des contrôles du trafic lourd (accords de prestations OFROU) à hauteur d'environ 25 millions de francs (compte 2021) par an; dans le cadre de l'ouverture de centres de contrôle du trafic lourd supplémentaires, ce montant passera à environ 39 millions de francs par an à partir de 2023 (financés en contrepartie par le produit de la RPLP). Ces coûts ne sont pas inclus dans les estimations de coûts. L'introduction de la RPLP III n'a aucune influence sur le nombre d'heures de contrôle convenu.

Le projet n'a pas de conséquences spécifiques pour les communes, les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne.

6.3 Conséquences économiques

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

Selon l'OFDF, les objectifs du projet RPLP III doivent se traduire par une diminution des charges d'exploitation pour au moins 85 % des acteurs. Ces objectifs seront en particulier réalisés grâce aux systèmes de saisie, qui ne doivent plus être montés dans les véhicules par des ateliers, et à la transmission automatique sans carte à puce des données relatives aux kilomètres parcourus pour sélectionner et envoyer les données de kilométrage. Une solution spécifiquement adaptée au parc de véhicules par un soumissionnaire agréé est susceptible d'optimiser encore les charges d'exploitation d'un gestionnaire de flotte.

Le montant de la redevance reste inchangé pour les entreprises concernées. Le passage à un nouveau système de saisie engendre une charge administrative unique et minime pour les personnes assujétiées à la redevance, voire des coûts supplémentaires uniquement pour l'utilisation des services de perception des prestataires agréés. Il est loisible aux entreprises de choisir un prestataire du SET ou du NETS agréé, qui puisse aussi

leur proposer contre rémunération, dans le cadre d'un paquet de services (par ex. une gestion de flotte, d'autres zones de péage), d'autres services indépendants de la RPLP, ou le prestataire national, qui est tenu de proposer son service de perception gratuitement.

Pour le passage au nouveau système, il leur suffit de mandater le prestataire national ou un prestataire du SET ou du NETS pour qu'il saisisse les kilomètres parcourus par leurs véhicules et qu'il échange les appareils de saisie actuellement installés dans leurs véhicules contre les nouveaux systèmes de saisie mis à disposition par le prestataire. Le démontage et l'installation sont simples et peuvent être effectués de manière autonome. À l'avenir, il ne sera plus nécessaire de laisser les véhicules à l'atelier pour installer les appareils de saisie RPLP et assurer les contrôles ultérieurs. Les cartes à puce ne seront plus requises pour déclarer les données de kilométrage, car leur lecture sur cette carte et leur envoi à l'OFDF disparaissent totalement. Le prestataire du système de saisie sera responsable de la transmission des données, le processus de transmission étant entièrement automatisé, sans intervention de la personne assujettie à la redevance.

En choisissant un prestataire du SET, les entreprises de transport actifs à l'étranger pourront également renoncer aux autres appareils de saisie qui, fixés au pare-brise, sont en usage dans les autres zones de péage européennes. De plus, les dispositions sur la responsabilité solidaire sont allégées pour les détenteurs. Ils ne seront plus tenus responsables de leurs remorques tractées par les véhicules motorisés d'autres entreprises de transport lorsque celles-ci deviennent insolubles.

Dans l'ensemble, les coûts réglementaires doivent baisser pour le secteur des transports. Selon l'AIR LE-OFDF, la branche des transports pourra économiser 17,6 millions de francs par an.

Sous l'angle économique, le projet vise avant tout à simplifier la perception de la redevance. La charge administrative diminue globalement grâce à l'automatisation de la saisie, de la déclaration et de la taxation ainsi que par l'harmonisation avec les systèmes de saisie européens. La libéralisation de la saisie des kilomètres parcourus, qu'autorise la nouvelle architecture du système, ouvre aux entreprises un nouveau champ d'activité et permet l'adaptation agile de la saisie au développement technologique. Cela a un effet positif sur la compétitivité.

En résumé, le projet influera favorablement sur la productivité de l'État et des particuliers, de sorte qu'il doit être considéré comme positif sur le plan macroéconomique.

6.4 Conséquences sociales

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

6.5 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 de perception des redevances moderne, modulable et interopérable.

L'impact positif de la RPLP sur l'environnement est conservé. Par ailleurs, le montant de la redevance reste tributaire des kilomètres parcourus 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 d'incitation a fait ses preuves. Depuis sa mise en place, on observe une tendance nette 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.

La RPLP est au cœur de la politique suisse de transfert de la route au rail. Comme il l'a annoncé dans le rapport sur le transfert de trafic 2021, le Conseil fédéral entend clarifier des questions concernant le développement de la RPLP. Il a chargé le DETEC de présenter à cet effet, au plus tard d'ici à l'été 2023, un projet destiné à la consultation.

7 Aspects juridiques

7.1 Constitutionnalité

Le projet se fonde sur l'art. 85, al. 1, Cst., qui confère au Conseil fédéral la compétence de prélever la RPLP.

7.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

La modification de la LRPL et de l'ORPL n'exerce aucune influence sur les rapports avec le droit européen. Matériellement, la perception de la RPLP en Suisse est inscrite dans l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et la Communauté européenne²⁹. La Commission européenne estime que la directive (UE) 2019/520 relève du champ d'application de cet accord³⁰ et devrait être reprise par la Suisse. Jusqu'à présent, la délégation suisse du Comité mixte de l'accord sur les transports terrestres (ATT) a renvoyé aux travaux concernant le présent projet et a communiqué qu'une reprise de la directive sera examinée. La modification de la LRPL ne touche cependant pas directement l'ATT, car les adaptations ne portent pas sur le montant de la redevance, mais sur la transition technique vers un nouveau système de perception. Or, l'art. 39 ATT fixe l'objectif d'un niveau approprié d'interopérabilité des systèmes de

²⁹ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, RS **0.740.72**

³⁰ RS **0.740.72**

télépéage dans l'UE et en Suisse. La Suisse a donc communiqué son intention de proposer une solution correspondante à celle de la directive pour les véhicules étrangers. Elle s'en est acquittée en 2020 avec l'introduction du SET. Avec le présent projet, la Suisse reprend maintenant aussi les principes de la directive, car il ne serait pas pertinent de faire cavalier seul pour les véhicules immatriculés en Suisse.

La zone de perception de la RPLP comprend l'enclave allemande de Büsingen et le territoire de la Principauté de Liechtenstein, qui font partie tous les deux du territoire douanier suisse. La perception de la RPLP est réglée par des traités avec l'Allemagne (Bülingen)³¹ et la Principauté de Liechtenstein³². L'une et l'autre reçoivent une compensation financière pour la redevance supposément échue sur leur territoire. La Principauté de Liechtenstein a édicté son propre droit, qui doit être adapté au droit suisse. La délégation liechtensteinoise de la commission mixte Suisse-Liechtenstein sur la RPLP a été informée de ces modifications afin que les mesures nécessaires puissent être prises. Le Liechtenstein a participé à la consultation des offices et à la consultation sur le présent projet.

7.3 Forme de l'acte à adopter

Le projet contient des dispositions qui fixent des règles de droit qui doivent être édictées sous forme d'une loi fédérale, conformément aux art. 164, al. 1, Cst. et 22, al. 2, de la loi du 13 décembre 2002 sur le Parlement (LParl)³³.

Conformément aux art. 163, al. 2, Cst. et 25, al. 2, LParl, le crédit d'engagement doit être édicté sous la forme d'un arrêté fédéral simple, non sujet au référendum

7.4 Frein aux dépenses

L'arrêté fédéral relatif au financement d'un nouveau système pour la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations est soumis au frein aux dépenses visé à l'art. 159, al. 3, let. b, Cst., car il entraîne une dépense unique de plus de 20 millions de francs. Il doit donc être approuvé à la majorité des membres de chaque conseil.

³¹ 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**

³² 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**

³³ RS **171.10**

7.5 Conformité à la loi sur les subventions

Le projet ne contient pas de nouvelles dispositions relatives aux subventions.

7.6 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. Le projet n'apporte aucune modification fondamentale à la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons.

7.7 Délégation de compétences législatives

Les art. 11, al. 2, et 11a, al. 1, 2 et 4, P-LRPL contiennent des dispositions concernant la délégation des compétences législatives. Le Conseil fédéral doit rester habilité à fixer le mode d'établissement des kilomètres parcourus. Dorénavant, il doit être habilité à agréer ou à mandater des prestataires de services pour qu'ils établissent les kilomètres parcourus, à régler les conditions y relatives 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.

7.8 Protection des données

7.8.1 Données personnelles

L'exécution du présent acte requiert le traitement de données sensibles et de données personnelles non sensibles par l'OFDF. Une base correspondante est prévue à cet effet dans le P-LE-OFDF. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la LE-OFDF, le traitement des données personnelles se fonde sur les art. 110 et 110a LD.

En plus des informations sur la personne assujettie à la redevance et sur le véhicule, les prestataires transmettront quotidiennement à l'OFDF les données de kilométrage sous la forme de points d'acheminement GNSS, y compris les indications sur une remorque tractée. Le calcul des kilomètres parcourus, nécessaire à la taxation, implique de relier les points d'acheminement enregistrés. Cette connexion représente un profil d'itinéraire. Le traitement des 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. 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 donnée: le profil d'itinéraire est établi uniquement pour percevoir la redevance sur le trafic des poids lourds. Une base légale dans une loi au sens

formel selon l'art. 34, al. 2, nLPD n'est donc requise pour traiter des données personnelles que s'il s'agit de poursuivre et de juger des infractions (cf. art. 110 et 110a LD).

Il n'est pas possible de relier automatiquement un profil d'itinéraire à une personne physique au moyen des données relevées par l'infrastructure routière ou embarquée. Une connexion manuelle n'est possible qu'après des clarifications individuelles auprès du détenteur du véhicule. De telles démarches ne sont prévues que dans le cadre de la poursuite et du jugement d'infractions.

Il est très probable que l'OFDF utilise à l'avenir les données de la RPLP dans le cadre de ses analyses de risques transversales en matière de sécurité et de redevances. Le Conseil fédéral arrêtera la durée pendant laquelle il est licite d'utiliser les données de la RPLP dans ce but, c'est-à-dire à quel moment elles doivent être supprimées. Dans certains cas d'espèce, un profilage au sens de la nLPD n'est pas exclu dans le cadre de l'analyse des risques. Le P-LE-OFDF prévoit des bases juridiques à cet effet.

7.8.2 Statut 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 concernant 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 des kilomètres parcourus 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 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 relevant du droit de la protection des données. Les principes relatifs au traitement des données s'appuient sur les dispositions des art. 33 à 42 nLPD. Ils seront pris en compte dans le cadre de la procédure d'agrément.

7.8.3 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'Espace économique européen ou en Suisse (art. 35, al. 2, let. a, AP-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 à l'OFDF des données nécessaires à la perception de la redevance 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 (règlement général sur la protection des données, RGPD)³⁴.

7.8.4 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 stationnaires et mobiles en Suisse.

Outre la saisie du lieu et du moment du passage, une photo d'ensemble ainsi qu'une photo de l'avant et de l'arrière du véhicule ou de la combinaison de véhicules sont enregistrées. La forme du véhicule et sa plaque de contrôle avec le signe distinctif de nationalité y sont reconnaissables. Les plaques avant et arrière sont automatiquement reconnues, analysées et comparées avec les données du prestataire figurant dans la déclaration transmise.

Les données relatives au passage sont en principe conservées jusqu'à l'entrée en force de la décision de taxation.

7.8.5 Relations avec le règlement général de l'UE sur la protection des données

Le RGPD s'applique dans l'UE au traitement des données des personnes physiques, indépendamment de leur nationalité ou de leur domicile. De ce fait, le traitement des données personnelles d'une personne physique domiciliée en Suisse, effectué dans un État membre de l'UE, entre dans le champ d'application du RGPD.

Cela signifie que 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, il est soumis au RGPD pour le traitement des données. En revanche, si un prestataire a son siège en Suisse et qu'il traite des données servant à la taxation de la RPLP, ce traitement de données personnelles est régi par le droit suisse relatif à la protection des données. Cependant, si les données du prestataire domicilié en Suisse sont traitées aux fins de percevoir la redevance dans l'UE, le traitement des données relèverait probablement du champ d'application du RGPD.

³⁴ 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 selon JO L119 du 4 mai 2016, p. 1

Liste des abréviations

ATT	Accord sur les transports terrestres
DaziT	Programme de transformation numérique de l'OFDF
DSRC	Système dédié de communication à courte portée («dedicated short range communication»)
EPT	Équivalent plein temps
ESTR	Système de saisie route
GNSS	Global navigation satellite system ou système de positionnement par satellites
LD	Loi sur les douanes
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
METAS	Institut fédéral de métrologie
n.q.	Non quantifiable
OBU I	Appareil de saisie Tripon
OBU II	Appareil de saisie emotach
OETV	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers
OFDF	Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières
ORPL	Ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds
P-LE-OFDF	Projet de loi définissant les tâches d'exécution de l'OFDF
P-LRPL	Projet de loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

P-RPLP	Projet de LRPL
REE	Registre des entreprises et des établissements
RPLF	Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds
RPLF	Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds
SET	Service européen de télépéage
SIAC	Système d'information relatif à l'admission à la circulation

Annexe 1

	SET		NETS		NMTS		RPLF	
	Véhicules suisses	Véhicules étrangers	Véhicules suisses	Véhicules étrangers	Véhicules suisses	Véhicules étrangers	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
Encaissement	OFDF	Prestataire	OFDF	OFDF	OFDF	OFDF	Service des automobiles	OFDF
Contrôles	OFDF							
Mise en place de l'infrastructure	OFDF et tiers							

Tableau 7 *Compétences de l'OFDF, prestataire, détenteur*

Annexe 2

Aperçu des coûts	RPLP I / II		RPLP III	
	1999 - 2019 (y c. TVA)		10 ans (en partie sans TVA)	
	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation	Coûts d'investissement	Coûts d'exploitation
	Millions de francs	Millions de francs	Millions de francs	Millions de francs
Système de saisie (OBU I)	119			
Système de saisie (OBU II)	88			
Terminal de dédouanement	5,5			
Système de balises frontières	16			
Système de contrôle stationnaire (SCS)	50	81	66,5	71,4
Système de contrôle mobile	3,5			73,5
Coûts de construction (terminal et systèmes de contrôle)	21			
Système informatique (SI RPLP)	68	75		29,8
Conseillers (phase de développement)	77			
Impression des factures et consommables		63		
Indemnisation des offices de la circulation routière		170		56,5
Indemnisation des prestataires de cartes de carburant		136		
Démantèlement de la RPLP II			21,1	
Exploitation du NMTS				2,3
Indemnisation du NETS				63,8
Indemnisation du SET (services)				36,8
Indemnisation du SET & des prestataires des cartes de carburant				70,7
Réserves			8,8	24,1
TVA			7,4	17,7
Informatique de la RPLP III (message DaziT)			8,2	
Total des coûts du système avec les réserves	448	525	112	446,5
Total des coûts du système sur 10 ans	224	262,5	112	446,5
Total sur 10 ans		486,5		558,5

Comparaison des coûts du système		
Total des coûts du système sur 10 ans	486,5	551,6
Économies sur les coûts de personnel (DaziT)		6,2
Total compte tenu des économies sur les coûts de personnel	486,5	552,3
Aperçu des coûts RPLP III		
Total des coûts du système sur 10 ans	112	446,5
Informatique de la RPLP III (message DaziT)	- 8,2	
RPLP II, Charges de biens et services et charges d'exploitation (exploitation parallèle)		22,5
Total de l'aperçu des coûts de la RPLP III	103,8	469,0
Total		572,8

Tableau 8 Comparaison des coûts