



23.xxx

*Ce texte n'a pas encore fait
l'objet d'une publication officielle*

Message concernant la modification de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route

du ...

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

Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'une modification de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route, en vous proposant de l'adopter.

Nous vous proposons simultanément de classer l'intervention parlementaire suivante:

2021 M 21.4580 Amélioration de la sécurité routière grâce à l'échange d'informations. Permettre à la police suisse d'accéder à l'ERRU

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, Alain Berset
Le chancelier de la Confédération, Walter Thurnherr

Condensé

Afin de promouvoir une concurrence plus loyale dans le transport routier et d'harmoniser les critères d'admission des entreprises de transport par route avec les prescriptions de l'UE, une modification de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) s'impose.

Contexte

Suite à l'adoption du «Paquet Mobilité I» en 2020 par le Parlement européen et le Conseil, de nouvelles prescriptions légales s'appliquent au secteur du transport routier. Ces dispositions concernent notamment l'accès au marché et à la profession ainsi que le détachement de travailleurs étrangers et l'assistance administrative entre les États membres de l'UE dans le domaine du transport routier au sein de l'UE. Elles instaurent des critères d'accès à la profession (licence) applicables dans le transport international aux entreprises utilisant à titre professionnel des véhicules utilitaires légers (surtout des camionnettes) dont le poids total dépasse 2,5 tonnes, mais n'excède pas 3,5 tonnes et mettent en place des mesures visant à mieux lutter contre les «sociétés boîtes aux lettres». Le «Paquet Mobilité I» règle en outre la coopération administrative ainsi que l'assistance administrative entre les États membres de l'UE en matière d'accès au marché et à la profession.

Contenu du projet

Le présent projet harmonise le droit suisse avec les nouvelles réglementations de l'UE et propose des bases légales en vue de la participation de la Suisse au registre européen des entreprises de transport routier. Ces deux points nécessitent la modification de la LEnTR.

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Condensé | 2 |
| 1 Contexte | 5 |
| 1.1 Prescriptions en vigueur concernant la licence d'entreprise de transport par route | 5 |
| 1.2 Mesures à prendre et objectifs | 6 |
| 1.3 Aperçu du projet | 7 |
| 1.4 Délimitations du projet | 8 |
| 1.5 Solutions étudiées et solutions retenues | 9 |
| 1.5.1 Accès à la profession | 9 |
| 1.5.2 Détachement | 10 |
| 1.6 Relation avec le programme de la législature, avec la planification financière et avec les stratégies du Conseil fédéral | 12 |
| 1.7 Classement d'interventions parlementaires | 12 |
| 2 Procédure préliminaire, notamment procédure de consultation | 13 |
| 3 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen | 14 |
| 4 Présentation du projet | 14 |
| 4.1 Nouvelle réglementation proposée | 14 |
| 4.1.1 Extension de l'obligation de disposer d'une licence | 14 |
| 4.1.2 Sociétés boîte aux lettres | 15 |
| 4.1.3 Système IMI 2020/1055 | 15 |
| 4.1.4 ERRU | 16 |
| 4.1.5 Interdiction des mandats contraires aux prescriptions dans le transport de marchandises ; sanctions | 17 |
| 4.1.6 Adaptations diverses de la LEnTR | 18 |
| 4.2 Mise en œuvre | 18 |
| 5 Commentaire des dispositions | 18 |
| 6 Conséquences | 27 |
| 6.1 Conséquences pour la Confédération | 27 |
| 6.2 Conséquences pour les cantons et les communes, ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne | 28 |
| 6.3 Conséquences économiques | 28 |
| 6.4 Conséquences sociales | 29 |
| 6.5 Conséquences environnementales | 29 |
| 7 Aspects juridiques | 29 |
| 7.1 Constitutionnalité | 29 |
| 7.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse | 29 |
| 7.3 Forme de l'acte à adopter | 30 |
| 7.4 Frein aux dépenses | 30 |

| | | |
|-----|--|-----------|
| 7.5 | Protection des données | 30 |
| | Liste des abréviations utilisées | 32 |
| | Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (<i>projet</i>) | |

Message

1 Contexte

1.1 Prescriptions en vigueur concernant la licence d'entreprise de transport par route

Le 1^{er} juin 2002, l'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 (accord sur les transports terrestres, ATT)¹ est entré en vigueur. Le même jour, la modification de la Convention du 4 janvier 1960 instituant l'Association Européenne de Libre-Échange (AELE)² est également entrée en vigueur. Dans son annexe P, cette convention règle de la même manière l'accès au marché dans le domaine des transports terrestres entre les États de l'AELE.

À cette date, la pratique en matière de transport de marchandises et de voyageurs par route entre la Suisse et l'UE ou les autres États de l'AELE a été modifiée afin d'aligner les dispositions d'accès au marché et à la profession sur celles en vigueur dans l'UE et les autres États de l'AELE.

La Suisse a adopté à cet effet la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR)³, qui réglemente la licence des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par route et définit les critères d'accès à la profession.

En 2009, l'UE a consolidé cette libéralisation et cette harmonisation en adoptant le premier paquet routier, qui incluait les actes suivants :

- Règlement (CE) n° 1071/2009⁴
- Règlement (CE) n° 1072/2009⁵
- Règlement (CE) n° 1073/2009⁶.

1 RS 0.740.72

2 RS 0.632.31

3 RS 744.10

4 Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil, JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

5 Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

6 Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006, JO L 300 du 14.11.2009, p. 88

Suite à la modification de la LEnTR adoptée le 26 septembre 2014⁷, des règles correspondant au premier paquet routier de l'UE de 2009 sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2016 et ont été confirmées par la décision n° 1/2015 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 16 décembre 2015⁸ modifiant les annexes 1, 3, 4 et 7 de l'ATT.

Des règles sur l'obligation de détenir une licence ont notamment été introduites pour toutes les entreprises de transport par route qui acheminent des marchandises à titre professionnel avec des camions, des véhicules articulés ou des ensembles de véhicules dont le poids total dépasse 3,5 tonnes selon le permis de circulation (auparavant: 6 t).

L'UE a par ailleurs adopté ces dernières années des dispositions sociales (protection des travailleurs, temps de conduite et de repos harmonisés) et des normes techniques de plus en plus étoffées (poids et dimensions des véhicules, permis de conduire, formation des conducteurs, etc.).

1.2 Mesures à prendre et objectifs

La Commission européenne s'est rapidement aperçue que les dispositions légales en vigueur étaient insuffisantes pour pouvoir lutter efficacement contre le *dumping* social et qu'il était nécessaire de promouvoir une concurrence plus loyale dans ce secteur. Aussi a-t-elle lancé un nouveau paquet législatif intitulé «Paquet Mobilité», qu'elle a publié le 31 mai 2017.

Il s'agit d'un vaste paquet subdivisé en trois parties. La première partie vise essentiellement à adapter ou réviser les réglementations en matière d'accès à la profession («sociétés boîtes aux lettres», cabotage et véhicules utilitaires légers) et les dispositions sociales (temps de repos et de conduite des conducteurs, tachygraphes intelligents, salaire minimum des travailleurs détachés). La deuxième partie porte sur les systèmes de tarification intelligente appliqués à l'utilisation de l'infrastructure. Enfin, la troisième partie est consacrée à l'amélioration de l'impact environnemental et climatique du transport routier, au renforcement de la sécurité routière ainsi qu'à la mobilité automatisée et à la numérisation.

Après trois ans de négociations, l'UE a adopté le 8 juillet 2020 une réforme clé pour le transport routier, à savoir la première partie du «Paquet Mobilité» (ci-après «Paquet Mobilité I»). Ce paquet comprend les actes législatifs suivants:

- Règlement (UE) 2020/1054⁹;

⁷ RO 2015 3191

⁸ RO 2016 433

⁹ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes, JO L 249 du 31.7.2020, p. 1.

- Règlement (UE) 2020/1055¹⁰;
- Directive (UE) 2020/1057¹¹.

Les nouvelles dispositions sont des mesures destinées à lutter contre le *dumping* social et à promouvoir une concurrence plus loyale dans le secteur.

1.3 Aperçu du projet

Le présent message porte sur la transposition en droit suisse de la partie du «Paquet Mobilité I» contenue dans le Règlement (UE) 2020/1055. Ces réglementations instaurent les conditions permettant d'appliquer intégralement en Suisse les règlements d'exécution (UE) 2016/480¹² et (UE) 2017/1440¹³ concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport par route.

Le règlement (UE) 2020/1055 concerne d'une part l'introduction de critères d'accès à la profession (licence) applicables aux entreprises utilisant à des fins professionnelles des véhicules utilitaires légers dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes et d'autre part des mesures visant à mieux contrôler les «sociétés boîtes aux lettres». L'obligation faite aux entreprises utilisant de tels véhicules d'obtenir une licence permettra d'éviter une distorsion de concurrence avec les entreprises de transport par route classiques (véhicules dont le poids total dépasse 3,5 tonnes) vu que les transports effectués avec des camionnettes légères n'étaient soumis à aucune obligation de disposer d'une licence. Ledit règlement est en vigueur dans l'UE depuis le 21 février 2022. L'obligation étendue de disposer d'une licence pour les entreprises utilisant des véhicules utilitaires légers dépassant 2,5 tonnes mais n'excédant pas 3,5 tonnes à des fins professionnelles dans le cadre du transport international de marchandises est en vigueur dans l'UE depuis le 21 mai 2022.

- ¹⁰ Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route, JO L 249 du 31.7.2020, p. 17.
- ¹¹ Directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, JO L 249 du 31.7.2020, p. 49.
- ¹² Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1^{er} avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n°1213/2010, JO L 87 du 2.4.2016, p. 4
- ¹³ Règlement d'exécution (UE) 2017/1440 de la Commission du 8 août 2017 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2016/480 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier, JO L 206 du 9.8.2017, p. 3

1.4 Délimitations du projet

La partie du «Paquet Mobilité I» concernant les temps de conduite et de repos ainsi que le tachygraphe (règlement [UE] 2020/1054) est déjà appliquée dans les États membres de l'UE depuis août 2020, certaines dispositions entrant en vigueur de manière échelonnée (2022, 2023, 2025 et 2026). Il en résulte une modification des règlements (CE) n° 561/2006¹⁴ et (UE) n° 165/2014¹⁵, qui font tous deux partie de l'ATT. Le présent projet ne porte pas sur la reprise du règlement (UE) 2020/1054.

Étant donné que les différentes modifications n'ont pas la même portée et qu'elles concernent différents domaines du droit, leur intégration dans la législation nationale se fait à l'aide de trois paquets de révision distincts: le premier, relatif à l'ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)¹⁶ (nouvelles possibilités concernant les prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos), a déjà été mis en œuvre et est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2022. Les procédures de consultation relatives aux paquets de révision 2 (adaptations relatives au tachygraphe et aux cartes de tachygraphe dans l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV]¹⁷) et 3 (extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le transport transfrontalier aux véhicules et aux ensembles de véhicules affectés au transport professionnel de marchandises d'un poids total dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes) devraient s'ouvrir en 2023.

La partie du «Paquet Mobilité I» concernant le détachement de conducteurs (directive [UE] 2020/1057) ne fait pas non plus l'objet du présent projet (cf. ch. 1.5.2). La directive précitée introduit des règles spécifiques en matière de détachement de conducteurs dans le transport de marchandises et de voyageurs par route, règles qui s'écartent en partie de la directive 96/71/CE¹⁸ (directive sur le détachement, DDét). Cette loi spéciale, que les États de l'UE ont dû mettre en œuvre au plus tard le 2 février 2022,

¹⁴ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 1

¹⁵ Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, JO L 60 du 28.2.2014, p. 1

¹⁶ RS **822.221**

¹⁷ RS **741.41**

¹⁸ Directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services, JO L 18 du 21.1.1997, p. 1

se réfère aux directives générales de l'UE sur le détachement (DDét et directive 2014/67/UE¹⁹) et à l'assistance administrative prévue en cas de détachement.

Les entreprises de transport suisses qui effectuent des trajets vers l'UE à partir du 2 février 2022 doivent comme auparavant déposer leur déclaration conformément aux dispositions nationales du pays d'accueil.

L'art. 2 de la directive (UE) 2020/1057 adapte la directive 2006/22/CE²⁰, qui vise une application uniforme et efficace des prescriptions relatives aux temps de travail et de repos. Cette modification uniformise les contrôles routiers dans les États membres de l'UE et étend les systèmes nationaux de classification des risques. L'Office fédéral des routes (OFROU) ne voit aucune mesure à prendre concernant la mise en œuvre de l'art. 2 et part du principe que le droit national en vigueur permet d'atteindre l'équivalence avec le droit européen.

1.5 Solutions étudiées et solutions retenues

1.5.1 Accès à la profession

Le règlement (UE) 2020/1055 vise à étendre les critères d'accès à la profession (licence) aux entreprises de transport par route qui utilisent des véhicules d'un poids total dépassant 2,5 tonnes et n'excédant pas 3,5 tonnes dans le transport international de marchandises. Jusqu'à présent, seules les entreprises utilisant des véhicules d'un poids total de plus de 3,5 tonnes avaient besoin d'une licence. Au sein de l'UE, l'extension de cette exigence aux entreprises effectuant exclusivement des transports nationaux est facultative.

En raison des retours de la consultation et des effets attendus, le Conseil fédéral propose de reprendre en substance le règlement (UE) 2020/1055 et d'étendre ainsi l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route utilisant des véhicules d'un poids total dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes dans le transport international de marchandises.

Selon une estimation grossière, un millier d'entreprises seraient concernées par cette mesure. Seules les entreprises qui n'utilisent pas déjà aujourd'hui des véhicules de plus de 3,5 tonnes pour le transport national ou international de marchandises à titre professionnel seront concernées par cette nouvelle exigence (cf. ch. 6).

¹⁹ Directive 2014/67/UE du Parlement Européen et du Conseil du 15 mai 2014 relative à l'exécution de la directive 96/71/CE concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur («règlement IMI»), JO L 159 du 28.5.2014, p. 11

²⁰ Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, JO L 102 du 11.4.2006, p. 35

Le Conseil fédéral a examiné et rejeté la solution consistant à étendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent exclusivement dans le trafic intérieur des véhicules d'un poids total dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes. Il prévoit d'observer l'évolution au sein des États membres de l'UE et d'examiner à nouveau dans quelques années la possibilité d'étendre l'obligation de posséder une licence aux entreprises qui n'opèrent que sur le territoire suisse.

L'Office fédéral de la statistique (OFS) estime qu'en cas d'extension de l'obligation de disposer d'une licence à l'ensemble du secteur du transport de marchandises (qu'il s'agisse de transport international ou purement intérieur), entre 12 000 et 37 000 entreprises utilisant à titre professionnel des véhicules dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes devraient être soumises à cette nouvelle obligation (cf. ch. 6). Ce changement représenterait une charge de travail supplémentaire non seulement pour les entreprises concernées, mais aussi pour l'Office fédéral des transports (OFT), autorité chargée de l'octroi des licences, de la surveillance du transport de marchandises et des poursuites pénales en cas d'infraction aux prescriptions en matière de licence.

1.5.2 Détachement

Le projet mis en consultation relatif au projet de loi fédérale sur les transports internationaux de personnes et de marchandises par route contenait, outre des modifications de la LEnTR, un complément à la loi du 8 octobre 1999 sur les travailleurs détachés (LDét)²¹ prévoyant que les autorités exécutives cantonales accordent leur assistance administrative aux autorités compétentes d'autres pays en cas de détachement de travailleurs dans le transport routier. La LDét aurait ainsi repris certaines parties de la directive (UE) 2020/1057, qui contient des règles particulières en matière de détachement de conducteurs et définit notamment dans quels cas il y a détachement et, partant, quand les conditions minimales de salaire et de travail doivent être respectées. Ces règles constituent une loi spéciale par rapport à la DDét. La reprise de la directive (UE) 2020/1057 dans le droit suisse aurait des répercussions sur les mesures d'accompagnement relatives à la libre circulation des personnes, car les chauffeurs ne seraient plus considérés comme détachés, que la course soit bilatérale ou non, ce qui exclurait les exigences administratives et les possibilités de contrôle liées au détachement. Cela signifierait que les règles relatives au détachement de travailleurs fixées dans l'accord sur la libre circulation des personnes²² (ALCP) ne seraient plus applicables aux relations entre l'UE et la Suisse et qu'il n'y aurait pratiquement plus de possibilités de contrôler les courses de l'UE vers la Suisse. Ce constat s'appliquerait également aux contrôles effectués dans le cadre de l'observation du marché du travail en vertu de l'art. 360b du code des obligations (CO)²³.

Étant donné la situation, le Conseil fédéral a présenté trois solutions dans le projet mis en consultation. Les milieux consultés ont été interrogés sur la reprise totale de la

²¹ RS 823.20

²² RS 0.142.112.681

²³ RS 220

directive (UE) 2020/1057 (solution 1), sur sa non-reprise (solution 2) et sur sa reprise partielle (solution 3). Parmi ces possibilités, le Conseil fédéral a recommandé la solution 3, selon laquelle la Suisse ne reprendrait la directive que partiellement dans un premier temps, à savoir sans définir le détachement (alignement législatif en matière d'assistance administrative). L'accord sur la libre circulation des personnes et la LDét resteraient ainsi applicables pour déterminer l'existence d'un détachement, mais le délai d'annonce préalable de 8 jours prévu par l'ordonnance du 21 mai 2003 sur les travailleurs détachés en Suisse²⁴ serait supprimé. Les adaptations apportées à la LDét viseraient à créer une base pour l'échange d'informations et l'assistance administrative par la Suisse. Le champ d'application se limiterait au détachement dans le secteur des transports routiers visés par la directive (UE) 2020/1057. Le devoir d'assistance administrative s'appliquerait donc lorsqu'un État membre de l'UE souhaiterait effectuer un contrôle et aurait besoin à cet effet d'informations ou de documents que l'entrepreneur en Suisse n'aurait pas fournis.

Dans l'ensemble, la proposition de reprise partielle du Conseil fédéral n'a pas été approuvée, du moins pas de manière inconditionnelle.

Lors d'entretiens que l'administration a menés parallèlement à la procédure de consultation avec la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE), compétente dans l'UE, et lors de la réunion du Comité mixte pour l'accord sur les transports terrestres Communauté/Suisse du 2 décembre 2022, la DG MOVE a fait savoir qu'elle n'approuvait pas la solution de reprise partielle de la directive (UE) 2020/1057. Elle est d'avis qu'il faut garantir un champ d'application uniforme. Les règles sur l'assistance administrative ne peuvent pas être dissociées du champ d'application ni de la définition du détachement, car la transposition dans le droit suisse comprendrait alors des cas de détachement que l'UE a expressément exclus dans la directive (UE) 2020/1057. L'UE et ses États membres ne fourniraient pas d'assistance administrative à la Suisse en vertu de la directive lors de contrôles dans le cadre des mesures d'accompagnement relatives à la libre circulation des personnes.

Au vu des retours de la consultation (prises de position des partenaires sociaux, d'une partie des cantons et des partis politiques) et de la position de la DG MOVE, le Conseil fédéral a décidé de ne pas donner suite pour l'instant aux variantes prévoyant de reprendre partiellement ou intégralement la directive (UE) 2020/1057 et de ne pas proposer au Parlement d'adapter la LDét dans son projet. Il n'est donc pas exclu que la reprise de la directive (UE) 2020/1057 soit abordée ultérieurement dans le cadre de futures négociations entre la Suisse et l'UE.

Par conséquent, le projet s'intitule désormais «Message concernant la modification de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route», car il ne s'agit plus d'un acte modificateur portant sur deux lois.

Dans la pratique, la différence entre la réglementation de la Suisse et celle de l'UE est peu importante, malgré la non-reprise à ce stade, des règles de détachement de l'UE

dans le domaine des transports. Selon une circulaire du Secrétariat d'État aux migrations et du Secrétariat d'État à l'économie du 28 février 2017²⁵, le transport de marchandises et les transports occasionnels de voyageurs sont déjà exemptés de l'obligation d'annonce. Cette exemption ne s'applique toutefois pas aux services de ligne réguliers pour lesquels les transporteurs de l'UE sont soumis à une obligation d'annonce ou d'autorisation. La principale différence entre les deux réglementations reste donc l'absence d'assistance administrative et d'échange de certaines données avec les États membres de l'UE et le maintien de la définition du détachement dans le domaine des transports terrestres. Comme il n'y aurait quasiment plus de détachement de travailleurs en Suisse en cas de reprise, notre pays ne bénéficierait pas non plus de la coopération administrative et de l'échange d'informations.

1.6 Relation avec le programme de la législature, avec la planification financière et avec les stratégies du Conseil fédéral

Le projet n'a été annoncé ni dans le message du 29 janvier 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023²⁶, ni dans l'arrêté fédéral du 21 septembre 2020 sur le programme de la législature 2019 à 2023²⁷.

Le Conseil fédéral a fixé différents objectifs dans le programme de la législature 2019 à 2023, dont celui de contribuer à la mise en place d'un ordre économique mondial viable et d'assurer à l'économie suisse un accès aux marchés internationaux et au marché intérieur de l'UE.

Le libre accès au marché intérieur européen est d'une grande importance pour la prospérité de la Suisse, car l'UE est et restera le principal partenaire économique de la Suisse dans le domaine des transports terrestres. Afin d'approfondir les relations de la Suisse avec l'UE, le Conseil fédéral entend consolider, pérenniser et développer davantage la voie bilatérale en poursuivant une approche globale et coordonnée couvrant tous les dossiers en cours. La révision proposée dans le présent message s'inscrit dans cette stratégie.

1.7 Classement d'interventions parlementaires

Le présent projet permettra d'atteindre l'objectif visé par l'intervention parlementaire suivante:

2021 M 21.4580 Amélioration de la sécurité routière grâce à l'échange d'informations. Permettre à la police suisse d'accéder à l'ERRU.

Le Conseil fédéral propose donc de la classer.

²⁵ www.sem.admin.ch/dam/sem/fr/data/rechtsgrundlagen/weisungen/fza/20170228-rs-transportdienstleistungen-f.pdf.download.pdf/20170228-rs-transportdienstleistungen-f.pdf

²⁶ FF 2020 1709

²⁷ FF 2020 8087

2 Procédure préliminaire, notamment procédure de consultation

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche ont ouvert ensemble la consultation relative au transport international de voyageurs et de marchandises par route le 23 février 2022, invitant officiellement 236 destinataires à y participer. La consultation a duré jusqu'au 31 mai 2022 et a donné lieu à 23 prises de position²⁸.

Les milieux consultés soutiennent à une large majorité l'objectif du projet, qui est de promouvoir un trafic routier équitable et durable ainsi que d'adapter la législation suisse à celle de l'UE, dans l'esprit de l'ATT.

Une majorité estime opportune la proposition d'étendre l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises suisses de transport par route qui utilisent des véhicules utilitaires d'un poids total dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes. Seule la limitation au transport international est contestée. Près de la moitié des participants sont d'avis que l'obligation de disposer d'une licence doit également s'appliquer aux entreprises qui utilisent ce type de véhicules exclusivement pour le transport intérieur.

Si elle approuve les mesures visant à lutter contre les «sociétés boîtes aux lettres», une nette majorité estime que les coûts et les avantages du module concerné du système européen d'information du marché intérieur (IMI) doivent être clairement identifiés avant que d'autres mesures soient prises pour créer les conditions juridiques d'accès à ce module.

Lors de la procédure de consultation, une grande partie des milieux consultés s'est prononcée contre la reprise intégrale de la directive (UE) 2020/1057. La reprise partielle proposée par le Conseil fédéral a également été majoritairement soit rejetée, soit acceptée sous condition. Certains participants n'approuveraient une reprise partielle que si le volume des données à échanger entre la Suisse et l'UE ne présentait aucune différence, c'est-à-dire si l'assistance administrative était mutuelle et identique. D'autres ont certes approuvé le principe d'une reprise partielle comprenant le règlement du détachement de travailleurs dans la LDét, mais ont rejeté la suppression du délai d'annonce préalable de huit jours s'appliquant aux transports par route. Ils demandent qu'en cas de reprise partielle, les conditions de salaire et de travail ainsi que l'interdiction du cabotage restent garanties et contrôlées. Une autre prise de position demande que les contrôles des conducteurs étrangers au moyen de tachygraphes soient assurés. Un autre participant a rejeté le principe même du projet mis en consultation, estimant que l'indépendance de la Suisse serait menacée et que les conséquences financières seraient incontrôlables (cf. ch. 1.5.2).

²⁸ Le rapport peut être consulté sous www.fedlex.admin.ch > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2023 > DETEC

3 Comparaison avec le droit étranger, notamment européen

En adaptant les dispositions sur les licences des entreprises de transport par route, le présent projet vise une harmonisation avec le règlement (UE) 2020/1055 déjà introduit au sein de l'UE et applicable aux États membres depuis le 21 février 2022. Actuellement et jusqu'à nouvel ordre, il n'est pas obligatoire de disposer d'une licence pour transporter des marchandises dans des véhicules immatriculés en Suisse d'un poids total dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes. En cas de contrôle dans l'UE, les entreprises de transport sises en Suisse peuvent se référer à une lettre de confirmation de l'OFT. La DG MOVE a approuvé cette solution intermédiaire.

Les modifications apportées à la LEnTR en matière d'assistance administrative mutuelle et d'échange d'informations visent à créer les conditions légales qui permettront à la Suisse d'adhérer aux systèmes d'information électroniques de l'UE (ERRU [*European Register of Road Transport Undertakings*] et IMI) en concluant les accords nécessaires.

Une fois la loi et les ordonnances adoptées, la Commission européenne sera invitée à les examiner afin de confirmer formellement l'équivalence des normes reprises avec le droit de l'UE. Un examen préliminaire informel révèle que le projet d'acte normatif correspond en grande partie aux prescriptions de l'UE. Une règle manquante a été ajoutée suite à la consultation (cf. ch. 4.1.5).

4 Présentation du projet

4.1 Nouvelle réglementation proposée

4.1.1 Extension de l'obligation de disposer d'une licence

Ces dernières années, le nombre de véhicules utilitaires d'un poids total n'excédant pas 3,5 tonnes a fortement augmenté, aussi bien au niveau international qu'en Suisse. On peut partir du principe qu'une partie significative de ces véhicules est utilisée pour des transports de marchandises à titre professionnel, mais on ne dispose pas de chiffres exacts en la matière. Cette forte augmentation s'explique notamment par les différences de réglementation entre les véhicules de plus de 3,5 tonnes et les véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes. Ainsi, ces derniers sont exemptés de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), ne sont pas soumis à l'OTR 1 ni, pour l'instant, à l'obligation de disposer d'une licence et ne sont pas concernés par l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. En Suisse, les véhicules utilitaires légers effectuent plus de la moitié des prestations kilométriques du fret routier. En raison de leur faible charge utile, leur contribution aux prestations de transport est toutefois beaucoup plus faible en termes de pourcentage.

À ce jour, environ 6000 entreprises suisses transportent des marchandises dans des véhicules d'un poids total de plus de 3,5 tonnes et doivent donc être titulaires d'une licence pour transporter des marchandises à titre professionnel en Suisse et à l'étranger.

Afin d'éviter la distorsion de concurrence dans le transport international entre les entreprises qui utilisent des véhicules de plus de 3,5 tonnes et celles qui utilisent exclusivement des véhicules légers dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes, il convient d'adapter la LEnTR. Désormais, les critères d'accès à la profession seront étendus aux entreprises qui utilisent à titre professionnel dans le transport international des véhicules utilitaires légers dépassant 2,5 tonnes (cf. ch. 1.5.1).

Les entreprises qui effectuent des transports à titre non professionnel avec des véhicules utilitaires légers (par ex un installateur sanitaire qui utilise une camionnette d'un poids total n'excédant pas 3,5 tonnes pour transporter ses appareils) restent exemptées de l'obligation de disposer d'une licence. Les licences sont valables 5 ans et doivent ensuite être renouvelées.

4.1.2 Sociétés boîte aux lettres

Afin de lutter contre le phénomène des «sociétés boîtes aux lettres» et d'instaurer des conditions de concurrence équitables entre ses membres, l'UE veille à ce que les entreprises de transport par route soient établies de manière réelle et durable. Le règlement (UE) 2020/1055 précise les conditions d'établissement, tout en évitant une augmentation disproportionnée des charges administratives. Afin d'assurer des conditions de concurrence égales entre la Suisse et l'UE dans ce domaine, les réglementations concernées doivent être reprises dans le droit suisse.

Concrètement, une entreprise qui souhaite obtenir une licence doit disposer d'un établissement réel et durable (siège) dans le pays concerné, en l'occurrence, en Suisse. Pour répondre à cette exigence, elle doit notamment y disposer de locaux dans lesquels les originaux de ses documents sont accessibles, par voie électronique ou sous une autre forme. En outre, elle doit organiser l'utilisation de ses véhicules de manière à s'assurer qu'ils rejoignent le site au plus tard huit semaines après avoir quitté l'État membre. Les critères supplémentaires qui sont déterminants pour prouver l'établissement réel et durable de l'entreprise seront réglés dans le cadre de l'adaptation de l'ordonnance (révision de l'ordonnance du 2 septembre 2015 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route [OTVM]²⁹) et ne font donc pas partie du présent projet.

4.1.3 Système IMI 2020/1055

La coopération administrative entre les autorités compétentes des États membres de l'UE ainsi que l'assistance administrative mutuelle concernant l'établissement réel et durable de l'entreprise s'effectuent par le biais du système IMI, institué par le règlement (UE) n° 1024/2012³⁰ (règlement IMI). Le système IMI est une application accessible via Internet, développée par la Commission européenne en collaboration avec les États membres afin de faciliter l'échange d'informations. Le mécanisme de communication centralisé s'adresse aux autorités compétentes de chaque pays. Il existe

²⁹ RS 744.103

³⁰ Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission «règlement IMI», JO L 316 du 14.11.2012, p. 1.

actuellement 17 modules IMI dans l'UE. Chacun de ces modules est indépendant. La Suisse doit demander l'accès à chaque module, pour autant qu'elle soit intéressée.

Chaque État participant au système IMI désigne une autorité chargée de l'échange d'informations. Le règlement (UE) 2020/1055 fixe les délais et les procédures concernant les demandes et la communication de renseignements. L'échange d'informations via le système IMI prévu par le règlement (UE) 2020/1055 porte uniquement sur la question de l'établissement et doit permettre de déterminer si les entreprises concernées sont susceptibles d'être des «sociétés boîtes aux lettres».

Le présent projet vise à établir les conditions permettant à la Suisse de demander à la Commission européenne d'accéder au système IMI prévu par le règlement (UE) 2020/1055. L'intégration dans la LEnTR de la condition d'établissement réel et durable (art. 4, al. 1, let. d, LEnTR), jusqu'ici réglée à l'art. 1, al. 1, OTVM, ainsi que la reprise dans la même ordonnance des prescriptions supplémentaires en matière d'établissement figurant dans le règlement (UE) 2020/1055 signifient que la Suisse remplit l'une des conditions de participation au système IMI prévues par le règlement précité. Il faut par ailleurs que les autres conditions prévues à l'art. 23, par. 1, de ce règlement soient remplies pour que la Suisse puisse participer au système IMI. Il faut notamment que l'échange ou la mise à disposition des informations soient réglés par un accord international entre la Suisse et l'UE. C'est pourquoi l'adaptation de la LEnTR doit permettre au Conseil fédéral de conclure un accord dans ce sens. En outre, la Suisse doit garantir une protection adéquate des données personnelles.

La participation de la Suisse au système IMI dépend de son utilité, de son coût, de la conclusion d'un accord avec l'UE et d'éventuelles solutions alternatives, qui devraient être autorisées par l'UE. Comme la Commission européenne n'a pas encore conclu d'accord avec un État tiers concernant la participation au système IMI au sens du règlement (UE) 2020/1055, il n'a pas été possible d'estimer les coûts lors des discussions entre l'OFT et la DG MOVE (cf. ch. 6.1). Le Conseil fédéral devra décider ultérieurement si le rapport coûts-utilité est adéquat et si une participation au système IMI dans ce domaine est judicieuse. En outre, l'UE considère que les discussions sur un éventuel accord dépendront des progrès réalisés dans la clarification des questions institutionnelles.

4.1.4 ERRU

Le règlement (UE) 2020/1055 règle l'échange d'informations au moyen de l'ERRU. En 2016, la reprise du règlement (CE) n° 1071/2009 a créé une base légale dans la LEnTR (art. 9a, al. 3, LEnTR) permettant d'échanger sur demande avec les autorités compétentes des États membres de l'UE ou des États tiers les données du registre nécessaires à l'évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport. L'échange d'informations entre la Suisse et l'UE est actuellement basé sur le règlement

(UE) n° 1213/2010³¹, qui fait partie de l'annexe 1 de l'ATT. Ce règlement n'est toutefois plus en vigueur dans l'UE. Dans le règlement d'exécution (UE) 2016/480, l'UE prescrit des règles pour la mise en réseau des registres électroniques nationaux des entreprises de transport par route via l'ERRU. Jusqu'en 2017, la communication entre les autorités pouvait se faire via une configuration permettant des échanges directs entre États membres. Depuis 2017 cependant, l'UE exige que ces échanges passent par un service central, afin de pouvoir détecter les erreurs de système liées aux notifications.

Désormais, les échanges entre la Suisse et l'UE se feront également via l'ERRU. Cela suppose que la Suisse accède à ces systèmes et adopte les règlements d'exécution (UE) 2016/480 et 2017/1440, qui devront être intégrés à l'annexe 1 de l'ATT.

Dans son «Paquet mobilité I», l'UE développe en outre le registre national. Les plaques d'immatriculation, le nombre de personnes employées et la classification des risques y figurent désormais. L'OFROU, autorité compétente, n'introduira pas le système de classification des risques jusqu'à nouvel ordre, système qui ne sera donc pas intégré dans la loi à ce stade.

4.1.5 Interdiction des mandats contraires aux prescriptions dans le transport de marchandises ; sanctions

Il est ressorti d'un premier examen de la DG MOVE qu'une prescription essentielle du règlement (UE) 2020/1055 a été omise dans le projet mis en consultation et qu'elle ne figure pas non plus dans la législation suisse en vigueur: le nouvel art. 14^{bis} du règlement (CE) n° 1072/2009 prévoit en effet que les États membres adoptent des prescriptions prévoyant des sanctions contre les expéditeurs, les transitaires, les mandataires et les sous-traitants qui savaient ou auraient dû savoir, au regard de toutes les circonstances pertinentes, que l'exécution des services de transport qu'ils avaient commandés enfreignait les chap. II ou III.

Cette réglementation vise à empêcher les entreprises ayant une position dominante sur le marché d'exercer des pressions sur les transporteurs routiers. Ceux-ci ne doivent pas être contraints d'effectuer des transports de marchandises contraires aux prescriptions afin d'obtenir des contrats auprès de ces entreprises.

Afin d'éviter toute différence de réglementation entre le droit européen et le droit suisse, une interdiction (art. 8a) assortie d'une disposition pénale (art. 11, al. 3^{bis}) a été intégrée dans la LEnTR.

Comme la LEnTR ne régissait jusqu'à présent que la licence d'entreprise de transport par route, la réglementation a dû être étendue aux mandats de transport de marchandises (art. 1, al. 1^{bis}). Les entreprises ne peuvent pas charger un transporteur routier d'effectuer des transports de marchandises contraires aux dispositions sur l'obligation

³¹ Règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier, JO L 335 du 18.12.2010, p. 21

de détenir une licence ou une attestation de conducteur, ou aux dispositions sur le cabotage. Toute infraction à cette interdiction, volontaire ou commise par négligence, est passible d'une amende.

4.1.6 Adaptations diverses de la LEnTR

Outre la reprise du règlement (UE) 2020/1055, le présent projet contient notamment des précisions sur les compétences du Conseil fédéral en matière de conclusion d'accords et de décisions internationaux qui relèvent du champ d'application de la LEnTR. Les explications y relatives se trouvent dans le commentaire des dispositions (cf. ch. 5).

4.2 Mise en œuvre

Le règlement (UE) 2020/1055 contient différentes dispositions ainsi que des modifications et concrétisations de dispositions qui, en Suisse, figurent actuellement dans l'OTVM. Lors de la mise en œuvre de la révision de la loi, les principes et les dispositions de la LEnTR devront donc être concrétisés dans l'ordonnance conformément au règlement (UE) 2020/1055. Les renvois aux actes normatifs de l'UE seront par ailleurs mis à jour.

Le Conseil fédéral décidera de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions. Il prévoit également un délai transitoire concernant l'obligation de disposer d'une licence. Cela permettra d'une part aux entreprises de disposer d'un certain délai pour se préparer, et d'autre part de lisser quelque peu l'afflux de nouvelles demandes de licence que l'OFT devra traiter.

5 Commentaire des dispositions

Titre

En raison de la légère extension de l'objet de la loi (art. 1, al. 1^{bis}) et afin de faire concorder les titres allemand et français de l'acte, le titre allemand est modifié en «*Bundesgesetz über die Strassentransportunternehmen*». Le sigle allemand «*STUG*» ne change pas.

Titre précédant l'art. 1

Dans un souci de clarté, les art. 1 et 2 de la LEnTR doivent être restructurés sous le nouveau titre précédant l'article «Section 1 Dispositions générales».

Art. 1, titre et al. 1^{bis}

En raison de la restructuration de la section 1, l'*art. 1* est désormais doté d'un nouveau titre: «Objet et droit applicable». Les *al. 1* et *1^{bis}* règlent l'objet de la LEnTR. L'*al. 2*,

inchangé, fait le lien avec la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)³².

Le droit européen prévoit désormais (art. 14^{bis} du règlement (CE) n° 1072/2009) que les États membres adoptent des sanctions à l'encontre des expéditeurs, des transitaires, des mandataires et des sous-traitants qui savent ou auraient dû savoir que l'exécution des transports de marchandises mandatés par leurs soins constitue une infraction aux dispositions de ce règlement. Aujourd'hui, l'objet de la LEnTR est limité à la licence d'entreprise de transport par route. L'al. 1^{bis} proposé instaure l'interdiction d'attribuer des mandats qui ne respectent pas la loi (art. 8a) ainsi que la disposition pénale y afférente (art. 11, al. 3^{bis}).

Titre précédant l'art. 2

En raison de la restructuration des dispositions introductives, le titre précédant l'art. 2 est déplacé pour précéder l'art. 3.

Art. 2 Définitions

L'art. 2 a été raccourci. La définition des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par route (let. a et b en vigueur) se trouve désormais à l'art. 3, car il semble plus approprié de l'intégrer dans la disposition portant sur la licence.

Désormais, l'art. 2 ne définit plus que trois termes essentiels, les *let. a (véhicule automobile)* et *c (gestionnaire de transport)* étant reprises sans modification.

La présente révision de la LEnTR permet par ailleurs d'inscrire dans la loi la définition du transport de voyageurs et de marchandises à titre professionnel (*let. b*). Cette définition est reprise des explications de l'OFT en matière de transports effectués sans licence et reflète une longue pratique. Cela ne modifie pas en substance la notion de transport à titre professionnel dans le domaine de la licence d'entreprise de transport par route. Toutefois, comme la définition du transport à titre professionnel doit s'appliquer non seulement au transport de marchandises, mais aussi au transport de voyageurs, il a été tenu compte de la définition existante du transport professionnel de voyageurs (art. 2, al. 1, let. b, LTV). La notion de contrepartie économique est prise dans un sens très large et comprend tout type de rémunération: le paiement peut notamment se faire sous forme d'argent, d'échange de marchandises et de prestations ou d'autres avantages commerciaux directs ou indirects.

Titre précédant l'art. 3

Le titre de la section 2 (Licence d'entreprise de transport par route), qui précède actuellement l'art. 2, est déplacé et inséré avant l'art. 3.

Art. 3, al. 1, 1^{bis}, 1^{ter} et 2, deuxième phrase

En raison des adaptations apportées à la section 1, l'art. 3 subit également quelques modifications.

³² RS 745.1

L'al. 1 contient une formulation abrégée du principe actuel, qui n'implique pas de modification sur le fond. Les entreprises de transport par route, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises, doivent pour la plupart disposer d'une licence.

Les al. 1^{bis} et 1^{ter} reprennent la définition actuelle des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par route (art. 2, let. a et b, en vigueur) et précisent quelles entreprises nécessitent une licence et lesquelles sont exemptées de cette obligation.

Dans le domaine du transport de voyageurs, rien ne change par rapport à la réglementation actuelle. On peut renoncer à mentionner expressément que le transport exclusif de voyageurs à des fins non professionnelles n'est pas soumis à l'obligation de disposer d'une licence, cette exception découlant *a contrario* de l'al. 1^{bis}.

Le domaine du transport de marchandises par route fait quant à lui l'objet d'un changement important: selon la législation en vigueur, les entreprises de transport par route ne sont soumises à l'obligation de disposer d'une licence que si le poids total des véhicules ou ensembles de véhicules figurant dans le permis de circulation dépasse 3,5 tonnes. Le nouveau droit européen abaisse le poids total déterminant pour l'obligation de disposer d'une licence dans le transport international de marchandises. Ainsi, les entreprises de transport par route qui utilisent des véhicules ou des ensembles de véhicules dont le poids total inscrit dans le permis de circulation dépasse 2,5 tonnes, mais n'excède pas 3,5 tonnes sont désormais également soumises à l'obligation de disposer d'une licence.

Comme expliqué précédemment, l'art. 1, par. 4, let. a, du règlement (CE) n° 1071/2009, révisé par le règlement (UE) 2020/1055, laisse aux États membres la possibilité d'étendre ou non l'exigence de licence aux véhicules d'un poids total dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes au transport exclusivement intérieur de marchandises.

Le présent projet n'inclut pas cette possibilité. Les entreprises de transport par route qui utilisent des véhicules dont le poids total dépasse 2,5 tonnes, mais n'excède pas 3,5 tonnes ne seront donc soumises à l'obligation de disposer d'une licence que si elles transportent également des marchandises en transport international et non exclusivement en transport intérieur.

Les entreprises de transport par route qui n'utilisent que des véhicules de livraison et des ensembles de véhicules dont le poids total inscrit dans le permis de circulation dépasse 2,5 tonnes, mais n'excède pas 3,5 tonnes et effectuent exclusivement des transports de marchandises en Suisse sont explicitement exemptées de l'obligation de disposer d'une licence.

En raison de l'extension de l'exigence de disposer d'une licence aux véhicules utilitaires légers, les camionnettes entreront désormais dans le champ d'application de la LEnTR. C'est pourquoi les véhicules de livraison sont explicitement mentionnés à l'al. 1^{bis}, let. b.

L'art. 1, par. 4, let. c, du règlement (CE) n° 1071/2009 dispose déjà que les entreprises utilisant exclusivement des véhicules dont la vitesse maximale admise ne dépasse pas 40 km/h ne sont pas soumises à l'obligation de disposer d'une licence. Si cette disposition correspond bien à une pratique courante en Suisse, l'OFT a toutefois indiqué que les acteurs de la branche ne sont pas toujours au clair à cet égard. C'est pourquoi

cette exception à l'exigence de disposer d'une licence est expressément inscrite à l'al. 1^{er}, let. c.

Indépendamment de l'art. 3 LEnTR, les entreprises effectuant des transports mentionnés à l'annexe 4 ATT restent exemptées de l'exigence de disposer d'une licence (art. 1, al. 3, OTVM).

La durée de validité de cinq ans de la licence n'est pas expressément inscrite dans la loi ni dans l'ordonnance en vigueur. Elle découle en fait du contrôle régulier qui doit être effectué au moins tous les cinq ans en vertu de l'art. 8, al. 1, LEnTR. Son inscription à l'al. 2 doit permettre de créer une base légale explicite pour une pratique déjà courante. Le renouvellement de la licence doit faire l'objet d'une nouvelle requête.

L'art. 4, par. 6, du règlement (CE) n° 1072/2009 dispose que la licence est établie au nom d'une entreprise et qu'elle est intransmissible. Ces précisions sont intégrées à l'al. 2 et alignent le droit suisse sur la réglementation de l'UE. Elles correspondent par ailleurs à la pratique actuelle et figurent sur les licences délivrées par l'OFT.

Art. 3a Transport international de voyageurs et de marchandises

Il y a lieu d'harmoniser la terminologie des accords conclus avec des États tiers. L'art. 3a en vigueur évoque des conventions internationales, tandis que l'art. 9a, al. 3, utilise le terme « accords ». L'objet de la réglementation étant le même dans les deux dispositions, le terme « conventions » est remplacé par celui d'« accords ».

La reformulation de l'al. 1, en particulier de la let. b, vise à préciser qu'il n'existe pas que des accords bilatéraux. Depuis 1974, il existe également un système multilatéral (contingents fixés par la Conférence européenne des ministres des transports ; cf. Protocole du 17 octobre 1953³³ relatif à la Conférence européenne des ministres des transports et résolution n° 26³⁴) qui, sur une base de réciprocité, permet à des entreprises étrangères d'effectuer des transports de marchandises en Suisse.

Si le Conseil fédéral décide par l'adoption d'un arrêté de participer au système multilatéral, la représentation suisse à la Conférence européenne des ministres des transports sera habilitée à participer aux décisions relatives aux contingents réciproques. Les décisions de cet organe pourront alors être appliquées directement en Suisse, pour autant qu'elles s'y prêtent (*self-executing*).

Si la terminologie de l'al. 2 doit être adaptée aux modifications apportées à l'al. 1, le sens de cet al. 2 reste inchangé. Conformément au champ d'application de la LEnTR, les «dispositions de la présente loi» ne peuvent se référer qu'aux conditions d'obtention de la licence. Cette disposition tient compte du fait que les États qui ne font pas partie de l'UE posent d'autres exigences que la Suisse et l'UE en matière de licence. Ainsi, les transports qui font l'objet d'un accord entre la Suisse et un État non membre de l'UE peuvent être assurés.

³³ RS 0.740.1

³⁴ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/quo26f.pdf>

La compétence du Conseil fédéral, fondée sur l'art. 7a, al. 2, de la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA)³⁵, de pouvoir modifier seul des accords internationaux lorsque les modifications sont de portée mineure est interprétée de manière toujours plus restrictive. Par conséquent, une base explicite dans une loi fédérale est de plus en plus souvent requise au sens de l'art. 7a, al. 1, LOGA.

Dans le domaine des licences d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route et des réglementations y afférentes, la reprise du droit révisé de l'UE dans le droit suisse nécessite également, dans la plupart des cas, une adaptation des annexes de l'ATT.

La délégation de compétence proposée à l'al. 3 donne au Conseil fédéral la base nécessaire pour approuver seul les modifications des annexes 1, 3 et 4 ATT faisant suite à une révision de la LEnTR concernant les licences d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route. Le Conseil fédéral peut ainsi tenir compte des développements des réglementations de l'UE dans ce domaine et les mettre en œuvre en Suisse.

Art. 4, al. 1, let. d, et 6

L'art. 3, par. 1, let. a, du règlement (CE) n° 1071/2009 prévoit déjà que l'établissement réel et durable d'une entreprise est l'une des quatre conditions pour obtenir une licence. S'il en va de même en Suisse, cette exigence ne figure cependant pas explicitement à l'art. 4, al. 1, LEnTR, mais seulement dans l'ordonnance, l'art. 1, al. 2, OTVM disposant qu'une licence n'est octroyée qu'aux entreprises qui sont établies en Suisse de manière réelle et durable. En reprenant la réglementation de l'UE et en l'intégrant dans l'al. 1, let. d, la Suisse accordera plus d'importance à ces exigences et les durcira. Les modalités seront réglées dans l'ordonnance.

Actuellement, les critères d'honorabilité (art. 5 LEnTR) ne s'appliquent qu'au gestionnaire de transport (art. 4, al. 2). L'art. 6, par. 1, second alinéa, du règlement (CE) n° 1071/2009 étend le cercle des personnes déterminantes à tous les membres de la direction. Les États membres peuvent désigner d'autres personnes soumises aux critères d'honorabilité.

L'al. 6 étend ces critères à toutes les personnes responsables de la gestion de l'entreprise.

Si la LEnTR s'écarte de la terminologie du droit européen, il ne faut pas y voir un durcissement par rapport à l'UE. L'extension du droit européen a pour but d'obliger les personnes responsables de l'entreprise à apporter la preuve de leur honorabilité. Les désignations de personnes chargées de la gestion d'une entreprise de transport par route peuvent être diverses et ne se limitent pas au titre de directeur. En fin de compte, ce n'est pas la désignation formelle au sein d'une entreprise qui est déterminante, mais la fonction effective. Les termes choisis tiennent mieux compte de cette logique et sont harmonisés avec l'art. 6 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au

³⁵ RS 172.010

réseau ferroviaire³⁶ et l'art. 8d, al. 1, let. c, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer³⁷, qui exigent également des personnes responsables de la gestion de l'entreprise qu'elles fassent la preuve de leur honorabilité. La formulation de l'art. 4, al. 6, permet de préciser que, selon la structure organisationnelle d'une entreprise, il peut s'agir de plus d'une personne. Les personnes responsables de la gestion ne sont pas tenues de remplir les autres conditions énumérées à l'art. 4 en vigueur.

Art. 5, al. 2

Cette modification ne concerne que le texte italien : l'adverbe «seriamente» («sérieux») en français et «ernsthaft» en allemand) a été placé devant «in dubbi » pour que les trois versions soient équivalentes.

Art. 6, al. 1, deuxième phrase

L'extension de l'exigence de disposer d'une licence à des entreprises utilisant des véhicules d'un poids total dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes pour le transport de marchandises est également pertinente pour prouver la capacité financière. L'utilisation de ces véhicules est moins coûteuse et ne nécessite donc pas autant de fonds propres et de réserves que l'utilisation de véhicules lourds. L'adaptation de l'art. 7, par. 1, premier alinéa, du règlement (CE) n° 1071/2009 tient compte de cet état de fait et pondère les montants à justifier non seulement en fonction du nombre, mais aussi du poids total de chacun des véhicules utilisés.

Conformément à l'al. 2, les montants de base ainsi que leur adaptation sont fixés par le Conseil fédéral dans l'ordonnance (art. 3 OTVM).

Art. 8, al. 2

Il s'agit ici d'une adaptation purement linguistique qui ne concerne que le texte allemand de la loi.

Art. 8a Mandats des entreprises de transport de marchandises par route

L'interdiction instaurée dans cet article s'applique en premier lieu aux entreprises suisses qui chargent une entreprise de transport suisse d'un transport de marchandises. Du fait du marché commun européen du transport de marchandises, une entreprise suisse doit cependant aussi être sanctionnée si elle confie un mandat non conforme à une entreprise de transport de l'UE.

Le chap. II du règlement (CE) n° 1072/2009 ne couvre qu'une partie des dispositions applicables au transport international de marchandises concernant l'exigence de disposer d'une licence ou d'une attestation de conducteur. Bien que ce chapitre s'applique en premier lieu aux entreprises de transport par route de l'UE, il s'appliquera également aux entreprises de transport suisses après sa transposition dans le droit national et son intégration dans l'annexe 1 ATT. En outre, la LEnTR, l'ATT et l'OTVM contiennent également des dispositions sur l'exigence de disposer d'une licence ou

³⁶ RS 742.122

³⁷ RS 742.101

d'une attestation de conducteur. Logiquement, les mandats attribués ne doivent pas non plus enfreindre ces dispositions.

L'interdiction du cabotage entre la Suisse et l'UE, prévue à l'art. 14 ATT, reste en vigueur. Le chap. III du règlement (CE) n° 1072/2009 règle les conditions auxquelles une entreprise de transport par route peut effectuer des transports de cabotage au sein d'un État membre de l'UE. Conformément à l'annexe 1, ch. 1, ATT, le chap. III du règlement précité ne s'applique pas aux entreprises de transport suisses. En premier lieu, l'exécution d'un mandat attribué à une entreprise de transport suisse ne doit pas constituer une infraction à l'ATT. Toutefois, comme cette disposition s'applique également aux mandats confiés par une entreprise suisse à une entreprise de transport par route de l'UE dont l'exécution serait contraire au chap. III du règlement (CE) n° 1072/2009, ce chapitre doit également être mentionné. Dans un souci d'équivalence, il faut éviter que l'adjudicateur d'un mandat contraire au chap. III susmentionné soit punissable au sein de l'UE, mais pas en Suisse. Une réglementation différente en Suisse et dans l'UE comporterait le risque que les entreprises adjudicatrices s'établissent en Suisse pour échapper aux sanctions européennes.

L'interdiction concerne exclusivement les entreprises qui chargent une entreprise de transport par route d'effectuer un transport de marchandises. L'interdiction ne s'applique donc pas aux particuliers qui font appel à une entreprise de transport par route pour l'envoi d'un colis, par exemple.

Art. 9 Registre des entreprises de transport par route

Contrairement à ce que laissent supposer les intitulés des art. 9 et 9a LEnTR, l'OFT ne tient qu'un seul registre. Ce registre est toutefois divisé en une partie accessible au public (art. 9 en vigueur) et en une partie non accessible au public (art. 9a en vigueur). Une réglementation séparée des deux parties du registre semble peu claire et inutile. Comme la reprise du droit de l'UE entraîne une série d'adaptations dans le domaine du registre des entreprises de transport par route, de l'échange d'informations que cela génère et de l'assistance administrative mutuelle, les art. 9 et 9a sont remaniés en profondeur. Le nouvel *art. 9* porte sur l'ensemble du registre des entreprises de transport par route géré par l'OFT, registre qui donne une vue d'ensemble des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises par route et en évalue la fiabilité. Il permet enfin à l'OFT de juger si une entreprise respecte les dispositions régissant les licences d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route.

L'al. 1 dispose que l'OFT tient un registre des entreprises de transport par route et précise la finalité des données collectées. La teneur du titre de l'actuel art. 9a (Évaluation de l'honorabilité des gestionnaires de transport) a été intégrée dans la nouvelle définition de la finalité et a été élargie, le registre servant de manière générale à évaluer le respect des dispositions concernant les licences.

L'al. 2 spécifie les données qui sont traitées par l'OFT dans la partie du registre accessible au public et ne modifie pas la réglementation actuelle. Toutes les données mentionnées font déjà l'objet d'une saisie par l'OFT et sont accessibles au public.

L'al. 3 énumère les données que l'OFT saisit dans la partie non accessible au public. Les let. a à f sont reprises dans une large mesure de l'art. 9a en vigueur.

La *let. a* précise que le gestionnaire de transport n'est pas la seule personne qui doit apporter la preuve de son honorabilité, cette exigence s'appliquant à toutes les personnes responsables de la gestion de l'entreprise au sens de l'art. 4, al. 6.

La *let. b* est adaptée à la terminologie de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD)³⁸ (art. 5, let. c, ch. 5) et réunit les let. b et c, de la disposition en vigueur, ce qui entraîne un déplacement vers le haut des lettres suivantes.

L'adjectif «sérieux» ajouté à la *let. c* reprend les termes de l'art. 5, al. 2.

La *let. d* tient compte du fait que le gestionnaire de transport n'est pas la seule personne à devoir apporter la preuve de son honorabilité, toutes les personnes responsables de la gestion étant soumises à cette exigence.

Enfin, les *let. f et g* sont ajoutées à cet alinéa. Le règlement (UE) 2020/1055 ajoute trois nouvelles lettres (g à i) à l'art. 16, par. 2, du règlement (CE) n° 1071/2009 (cf. ch. 1.4 et 4.1.4). Elles définissent les données supplémentaires qui doivent être recensées afin d'améliorer le contrôle des entreprises de transport par route. Il s'agit d'une part du nombre de personnes employées par l'entreprise au 31 décembre de l'année précédente (let. f), l'OFT devant inscrire cette information dans le registre avant le 31 mars de l'année suivante, et d'autre part des plaques d'immatriculation des véhicules utilisés (let. g). Les entreprises de transport par route devront fournir ces informations à l'OFT.

Le contenu de l'*al. 4* correspond à celui de l'art. 9a, al. 4, en vigueur.

L'*al. 5* correspond à l'art. 9a, al. 5, let. b à d, en vigueur. À la *let. c*, «délais» est remplacé par «modalités». Le délai de destruction des données étant réglé dans la loi, il n'est pas nécessaire d'ajouter une délégation de compétence.

Art. 9a Assistance administrative mutuelle et échange d'informations

L'*art. 9a* (qui correspond à l'art. 9a, al. 3, en vigueur) contient les principes de l'assistance administrative mutuelle et de l'échange d'informations avec les autorités compétentes des États membres de l'UE d'une part, et avec des États tiers d'autre part. Les relations avec les États membres de l'UE se fondent sur les art. 16, par. 2, al. 2 à 5, et 18, par. 8, du règlement (CE) n° 1071/2009, révisés par le règlement (UE) 2020/1055. Les relations avec les États tiers sont régies par l'accord bilatéral qui s'applique au cas d'espèce.

L'*al. 1* règle l'assistance administrative mutuelle avec les autorités compétentes des États membres de l'UE et d'États tiers. Cette assistance est limitée aux renseignements sur l'exigence d'un établissement réel et durable dans l'État concerné. L'OFT indique sur demande aux autorités requérantes si une entreprise de transport par route est établie de manière réelle et durable en Suisse et peut à l'inverse obtenir de tels renseignements auprès des autorités étrangères.

L'*al. 2* règle l'échange d'informations concernant toutes les données sur les entreprises de transport par route que les autorités des États membres de l'UE et l'OFT saisissent dans leurs registres nationaux. L'échange d'informations sur les données

³⁸ RO 2022 491

visées à l'art. 9, al. 2 et 3, let. a et d à g, se fera par le système d'information électronique «ERRU» (cf. ch. 4.1.4). Il poursuivra l'objectif décrit à l'al. 1, à savoir l'activité de gestion et de contrôle des autorités compétentes.

L'al. 3 donne au Conseil fédéral la compétence de conclure les accords nécessaires au futur raccordement de la Suisse aux systèmes d'information électroniques de l'UE (ERRU, IMI) d'une part, et de régler les modalités de l'assistance administrative mutuelle et de l'échange d'informations d'autre part.

Les al. 4 et 5 régissent l'assistance administrative mutuelle et l'échange d'informations avec des États tiers. Ces deux points sont régis par l'accord bilatéral qui s'applique au cas d'espèce³⁹. Une réglementation distincte pour l'assistance administrative et l'échange d'informations avec des États tiers s'impose précisément parce que l'échange avec des États tiers – contrairement à l'échange institutionnalisé avec les États membres de l'UE (par ex. via l'ERRU) – est conçu de manière plus différenciée et se déroulera comme auparavant en fonction de l'accord applicable dans le cas d'espèce. C'est pourquoi la réglementation reprend l'art. 9a, al. 3, en vigueur. Les données transmises et les renseignements demandés se limitent aux données visées à l'art. 9, al. 2 et 3, let. a et d à g. Rien ne justifie une réglementation différente de l'échange avec les États membres de l'UE.

L'OFT peut continuer à rendre les données accessibles par la procédure d'accès en ligne visée aux art. 9a, al. 3 et 5, let. b, LEnTR et 13 OTVM en vigueur.

Conformément à *l'al. 5*, il revient au Conseil fédéral de régler les modalités de la procédure d'accès en ligne. Le Conseil fédéral doit en outre conserver la compétence de conclure des traités de droit international sur la communication de données avec des États tiers (art. 9a, al. 3 et 5, let. b, en vigueur).

Art. 11, al. 3^{bis}

Les dispositions pénales sont complétées par *l'al. 3^{bis}* de sorte que les infractions à l'interdiction prévue à l'art. 8a puissent être sanctionnées. Conformément à l'art. 106, al. 1, du code pénal⁴⁰, le montant maximum de l'amende est de 10 000 francs.

Art. 12a Dispositions transitoires de la modification du ...

Les dispositions transitoires de la modification du 26 septembre 2014 étant devenues obsolètes, il convient de les abroger. Les nouvelles dispositions transitoires, quant à elles, peuvent être intégrées sous le même numéro d'article.

L'al. 1 reprend l'actuel délai de transition. Une réglementation correspondante reste nécessaire, car la preuve de l'honorabilité des personnes responsables de la gestion de l'entreprise ne doit être apportée qu'au moment du renouvellement des licences déjà délivrées.

³⁹ Voir par exemple l'Accord du 1^{er} décembre 2000 entre le Conseil fédéral suisse et le Conseil des ministres de Bosnie et Herzégovine relatif aux transports internationaux par route de personnes et de marchandises (RS **0.741.619.191**).

⁴⁰ RS **311.0**

L'al. 2 prévoit une disposition transitoire pour les entreprises de transport par route qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification, disposent déjà d'une licence selon l'ancien droit, mais devront également obtenir une licence pour les véhicules dont le poids total dépasse 2,5 tonnes, mais n'excède pas 3,5 tonnes. Afin que les entreprises concernées ne doivent pas renouveler les deux licences à des dates différentes, la durée de validité de la nouvelle licence délivrée pour les véhicules utilitaires légers correspondra à la durée résiduelle de la licence en vigueur. La synchronisation de la durée des deux licences permettra d'épargner un travail considérable tant aux entreprises de transport par route qu'à l'OFT.

L'al. 3 contient une disposition transitoire qui règle l'échange d'informations avec les autorités compétentes des États membres de l'UE tant que la Suisse n'a pas adhéré au système d'information électronique (ERRU) mentionné à l'art. 9a, al. 2, sur la base des accords nécessaires. Jusqu'à l'entrée en vigueur de ces accords, l'échange d'informations se poursuivra sans changement. Cette réglementation correspond au droit en vigueur (art. 9a, al. 3) et à la réglementation qui s'applique toujours aux échanges avec des États tiers.

6 Conséquences

6.1 Conséquences pour la Confédération

À ce jour, quelque 7000 entreprises de transport suisses sont soumises à l'obligation de disposer d'une licence pour le transport de marchandises et de voyageurs. Elles sont un peu plus de 1000 à transporter des voyageurs, tandis que les autres opèrent dans le transport de marchandises. On estime que l'extension de l'obligation de disposer d'une licence aux entreprises qui effectuent des transports internationaux de marchandises avec des véhicules d'un poids dépassant 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes concerne environ 1000 entreprises. Vu que ces chiffres sont basés sur l'enquête de l'OFS de 2013, dont l'unité d'échantillonnage était le véhicule et non l'entreprise, il est difficile de déterminer le nombre exact de sociétés ou d'entreprises qui seraient désormais soumises à cette obligation. De plus, l'enquête ne faisait pas de distinction entre le transport professionnel et le transport pour compte propre. Or cette distinction est un critère déterminant pour savoir si une entreprise de transport est soumise à l'obligation de disposer d'une licence (transport professionnel) ou non (transport pour compte propre). Rappelons par ailleurs que la branche des transports est dynamique, que l'enquête remonte à huit ans et que les bases légales de la licence ont également changé depuis. En 2016, l'obligation de disposer d'une licence, qui s'appliquait alors aux véhicules d'un poids total de plus de 6 tonnes, a été étendue à ceux de plus de 3,5 tonnes. Le fait que toutes les personnes responsables de la gestion de l'entreprise, et non plus seulement les gestionnaires au sens strict, devront apporter la preuve de leur honorabilité implique une charge de travail supplémentaire autant pour l'autorité chargée de l'examen des demandes que pour les entreprises concernées. Le présent projet prévoit le recensement de données supplémentaires, dont la saisie représentera pour l'OFT une charge administrative additionnelle dépendant du nombre d'entreprises qui seront désormais soumises à l'obligation de disposer d'une licence.

L'extension de cette obligation aux entreprises qui utilisent des véhicules de livraison à titre professionnel dans le transport international exigera une augmentation du personnel de l'OFT de 2 postes à temps plein. Il faut s'attendre à ce que le volume de travail augmente par phases avec l'introduction des nouvelles dispositions et lors du renouvellement des licences. Si l'obligation de disposer d'une licence était étendue à toutes les entreprises qui transportent des marchandises à titre professionnel avec des véhicules de plus de 2,5 tonnes, mais n'excédant pas 3,5 tonnes, qu'elles opèrent exclusivement dans le transport intérieur ou également dans le transport international, l'OFS estime que cette obligation concernerait entre 12 000 et 37 000 entreprises de plus. Les besoins en personnel supplémentaire de l'OFT pourraient atteindre 10 postes à temps plein. Pour faire face aux tâches supplémentaires, il faut par ailleurs s'attendre à une augmentation des charges de biens et services de plus de 500 000 francs par an.

Les émoluments provenant des premières licences et des renouvellements supplémentaires des entreprises de transport par route (durée de validité de la licence: 5 ans) dépendront du nombre d'entreprises de transport supplémentaires soumises à l'obligation de disposer d'une licence et du nombre de véhicules concernés. En outre, chaque véhicule devra être muni d'une copie certifiée de la licence, dont l'établissement sera également assujéti à des émoluments. L'OFT part du principe que les recettes issues des amendes et des émoluments liés aux tâches additionnelles surcompenseront les frais de personnel supplémentaires.

Si la Suisse devait participer au système IMI visé par le règlement (UE) 2020/1055, elle devrait payer une contribution annuelle pour pouvoir utiliser cette application informatique. Étant donné qu'aucun accord n'a encore été conclu avec un autre État tiers pour la participation à ce système, la Commission européenne n'a pas été en mesure de chiffrer les coûts de cette contribution (cf. ch. 4.1.3). L'OFT estime qu'il s'agit d'un montant à cinq chiffres. Si le présent projet ne propose pas directement de participation au système IMI, il crée les conditions légales d'une participation ultérieure fondée sur un accord spécifique.

Selon les premières estimations, le raccordement de la Suisse à l'ERRU entraînerait des coûts d'investissement uniques de 155 000 francs et des coûts annuels supplémentaires de 61 000 francs.

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

L'augmentation du nombre d'entreprises de transport soumises à l'obligation de disposer d'une licence impliquera un surcroît de travail pour les autorités cantonales, qui devront contrôler davantage d'entreprises.

6.3 Conséquences économiques

L'activité des entreprises de transport par route doit être soumise à des règles identiques et communes, qui s'appliquent à tous les prestataires et participants du secteur des transports routiers. L'extension des règles en vigueur aux entreprises de transport

qui utilisent des véhicules utilitaires légers au-delà des frontières uniformise l'accès à la profession, ce qui contribue notamment à la qualité des acteurs de la branche et améliore la compétitivité entre les entreprises de transport.

6.4 Conséquences sociales

Il ne devrait pas y avoir d'impact particulier sur la société.

6.5 Conséquences environnementales

Le présent projet favorise une concurrence loyale entre les véhicules utilitaires légers et lourds. Comme cela a été mentionné au ch. 4.1.1, le nombre de véhicules utilitaires légers augmente fortement en Europe depuis des années. Alors que le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules utilitaires légers en Suisse correspond à peu près à celui des véhicules utilitaires lourds, leur contribution aux prestations de transport est beaucoup plus faible en termes de pourcentage.

La forte augmentation des camionnettes s'explique en premier lieu par les différences entre les réglementations applicables aux véhicules de plus de 3,5 tonnes et aux véhicules d'un poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Le présent projet a notamment pour but de mettre sur un pied d'égalité les entreprises suisses assurant des transports au-delà des frontières en ce qui concerne l'obligation de disposer d'une licence, favorisant ainsi des transports plus respectueux de l'environnement.

7 Aspects juridiques

7.1 Constitutionnalité

Le présent projet concerne principalement la LEnTR et les adaptations de l'OTVM qui en découleront. La LEnTR se fonde sur les art. 63, al. 1, 92 et 95, al. 1, de la Constitution (Cst.)⁴¹. Les modifications proposées s'inscrivent dans le cadre fixé par ces articles. Le projet est conforme à la Constitution et à la loi.

7.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Si l'ATT ne contient aucune obligation explicite de reprendre intégralement le nouveau droit européen pertinent, l'harmonisation des dispositions suisses et européennes en matière de transports terrestres est nécessaire pour garantir le bon fonctionnement de l'accord (cf. en particulier l'art. 52, par. 4, ATT). En ce qui concerne l'accès au marché, il est dans l'intérêt de la Suisse de maintenir l'équivalence des cadres juridiques. Si l'on ne tenait pas compte des changements introduits par le «Paquet Mobilité», les différences entre les dispositions en Suisse et dans l'UE empêcheraient une

⁴¹ RS 101

application irréprochable de l'ATT. L'objectif du présent projet consiste donc à adapter les dispositions suisses à celles de l'UE et à créer ainsi des conditions de concurrence équitables dans le transport routier.

Lorsque la Commission européenne aura examiné les modifications apportées par la Suisse à sa législation et qu'elle en aura confirmé l'équivalence (cf. ch. 3), le Comité mixte des transports terrestres Communauté/Suisse révisera et adoptera les annexes pertinentes de l'ATT (art. 52, par. 4, ATT).

La reprise partielle du «Paquet Mobilité I» implique une série d'adaptations des annexes de l'ATT : d'une part, le règlement (UE) 2020/1055, qui modifie les règlements (CE) n° 1071/2009 et (CE) 1072/2009, doit être ajouté à la liste des dispositions applicables de l'annexe 1, section 1, ATT et de l'annexe P de la convention AELE. D'autre part, l'art. 9, par. 3, ATT exempte les opérations de transport énumérées à l'annexe 4 de tout régime de licence et de toute autre obligation d'autorisation dans le domaine des transports. L'annexe 4 mentionne au ch. 3 le transport de marchandises par des véhicules dont la masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes. L'extension de l'exigence de disposer d'une licence aux entreprises de transport par route qui utilisent pour le transport international de marchandises des véhicules et des ensembles de véhicules dont le poids total autorisé dépasse 2,5 tonnes, mais n'excède pas 3,5 tonnes implique de modifier le ch. 3 en conséquence. Toutes les entreprises qui, dans le transport de marchandises transfrontalier, utilisent exclusivement des véhicules dont le poids total autorisé inscrit dans le permis de circulation ne dépasse pas 2,5 tonnes restent exemptées de l'obligation de disposer d'une licence.

7.3 Forme de l'acte à adopter

Conformément à l'art. 164, al. 1, Cst., toutes les dispositions importantes qui fixent des règles de droit doivent être édictées sous la forme d'une loi fédérale. Le présent projet respecte cette règle.

7.4 Frein aux dépenses

Le présent projet n'implique pas de dispositions relatives aux subventions, ni de crédits d'engagement ou de plafonds de dépenses qui entraîneraient des dépenses dépassant l'un des seuils fixés à l'art. 159, al. 3, let. b, Cst.

7.5 Protection des données

La reprise du droit de l'UE entraîne la collecte de données supplémentaires (art. 9, al. 3, let. f et g, LEnTR) auprès des entreprises de transport par route et leur traitement dans la partie du registre de l'OFT qui n'est pas accessible au public (art. 9, al. 3, LEnTR). L'assistance administrative mutuelle et l'échange d'informations avec les autorités compétentes des États membres de l'UE portent également sur ces données. Tous les renseignements concernant les données de la partie du registre non accessible

au public et les données relatives à la preuve du siège réel et durable continueront d'être fournis uniquement aux autorités désignées et compétentes des États membres de l'UE dans le cadre de l'exercice de leurs activités de gestion et de contrôle.

Liste des abréviations utilisées

| | |
|---------|--|
| OFROU | Office fédéral des routes |
| OFT | Office fédéral des transports |
| OFS | Office fédéral de la statistique |
| Cst. | Constitution, RS 101 |
| DG MOVE | Direction Générale de la mobilité et des transports (UE) |
| AELE | Association européenne de libre-échange |
| CE | Communauté européenne |
| LDét | Loi du 8 octobre 1999 sur les travailleurs détachés, RS 823.20 |
| DDét | Directive concernant le détachement de travailleurs, directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 |
| ERRU | <i>European Registers of Road Transport Undertakings</i> (registre européen des entreprises de transport par route) |
| UE | Union européenne |
| ALCP | Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, sur la libre circulation des personnes, RS 0.142.112.681 |
| IMI | <i>Internal Market Information</i> (système d'information du marché intérieur) |
| RPLP | Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations |
| ATT | Accord du 21 juin 1999 sur les transports terrestres, RS 0.740.72 |
| LTV | Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs, RS 745.1 |
| LOGA | Loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration, RS 172.010 |
| LEnTR | Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route, RS 744.10 |
| OTVM | Ordonnance du 2 septembre 2015 sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route, RS 744.103 |

Annexe (projet d'acte normatif)

