



Berne, le 27 mars 2024

# Révision totale de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)

## Commentaire

---

## 1 Contexte

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.

Le système de saisie n'a pratiquement pas changé depuis son lancement en 2001 (RPLP II). Les appareils de saisie du kilométrage placés dans les véhicules automobiles et l'infrastructure routière ont presque atteint leur durée de vie technique et doivent être remplacés d'ici la fin de l'année 2024 au plus tard. Il ne sera pas possible de les utiliser au-delà de cette date.

Le 17 mars 2023, le Parlement a adopté la modification de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds<sup>1</sup>, instaurant ainsi les bases pour le renouvellement du système de saisie et l'harmonisation avec les mobimètres étrangers (RPLP III). Le Conseil fédéral a été autorisé à faire appel à des tiers pour établir le nombre de kilomètres parcourus.

## 2 Présentation du projet

L'adaptation de la LRPL nécessite une révision complète de l'ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds<sup>2</sup>. Les dispositions régissant l'objet de la redevance, les exemptions, le tarif, le poids déterminant, la RPLF et l'utilisation de la redevance demeurent largement inchangées. La méthode employée pour le calcul du poids déterminant et du tarif lié aux émissions est également maintenue sans modification. La perception est toujours déterminée avec cette formule: nombre de kilomètres parcourus x poids déterminant x tarif lié aux émissions.

Les kilomètres parcourus sont toujours établis à l'aide d'un système de saisie embarqué. Par contre, celui-ci n'est plus mis à la disposition de la personne assujettie à la redevance par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), mais par le prestataire mandaté ou par un prestataire agréé. Un remaniement complet des dispositions concernant la perception de la RPLP est donc nécessaire. En particulier, la procédure d'agrément pour les prestataires agréés et leur obligation de coopérer requièrent une nouvelle réglementation.

## 3 Bases légales

En vertu des art. 4, 8, 9, al. 2, 10, al. 1, 11, al. 2 et 4, 11a, al. 1 et 2, 14, al. 1, et 26, al. 2, de la LRPL, le Conseil fédéral a compétence pour édicter les dispositions d'exécution nécessaires.

---

<sup>1</sup> LRPL ; RS 641.81

<sup>2</sup> ORPL ; RS 641.811

## 4 Commentaire des articles

### Titre 1 : Objet de la redevance et base de calcul

#### Chapitre 1 : Objet de la redevance

##### *Section 1 : Dispositions générales*

##### *Art. 1           Objet de la redevance*

L'art. 1 définit l'objet de la redevance. Celle-ci s'applique aux voitures automobiles de transport et aux remorques de transport visées aux art. 11, al. 1, et 20, al. 1, de l'ordonnance du 19 juin 1995<sup>3</sup> concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers dont le poids total maximal autorisé excède 3,5 t. L'art. 1 répertorie de manière exhaustive les véhicules concernés et renvoie aux dispositions de l'OETV qui font foi pour la définition.

La disposition correspond à l'art. 2 en vigueur et n'est pas modifiée sur le plan matériel.

##### *Art. 2           Véhicules exonérés de la redevance*

L'al. 1 dresse la liste exhaustive des véhicules à moteur et des remorques (véhicules) exonérés de la redevance. Il reste inchangé, à trois exceptions près : à la let. b, ch. 2, les bases légales ont été mises à jour, mais la disposition reste inchangée sur le fond. La let. c mentionne désormais les véhicules de la douane. Ces véhicules d'intervention sont assimilés à ceux des organisations de secours. Les véhicules à moteur pour invalides ont été introduits à la let. o. Ils sont dispensés de redevance lorsqu'ils remplissent les conditions visées à l'art. 18 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> novembre 2006<sup>4</sup> sur les douanes, qui sont requises pour l'exonération des droits de douane. À cette fin, le demandeur devra prouver qu'il touche des contributions de l'assurance-invalidité ou de l'assurance militaire pour l'entretien ou la modification du véhicule à moteur en raison de l'invalidité, ou une allocation pour impotent prévue par l'art. 42<sup>bis</sup> de la loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité<sup>5</sup>.

L'al. 2 prévoit la possibilité d'accorder des exonérations non pas en fonction du véhicule, mais par rapport à son utilisation ou à son détenteur. Sont tout particulièrement concernées les exemptions pour des raisons humanitaires (livraisons de matériel de secours dans des régions en crise p. ex.) ou pour des courses d'intérêt public à caractère non commercial. L'OFDF est compétent pour l'exonération. Cette disposition permettra, sur demande, l'examen rapide et efficace de nouvelles exemptions.

Les véhicules de travail (machines de travail et chariots de travail), ainsi que les remorques de travail, ne sont pas pris en compte par la LRPL. Il est donc inutile de les mentionner expressément à l'art. 2 comme étant exemptés de l'assujettissement à la redevance.

##### *Art. 3           Redevance forfaitaire*

À travers cet article, le Conseil fédéral exécute l'art. 4, al. 2, LRPL, qui prévoit une redevance forfaitaire pour le transport des personnes par véhicules lourds. En outre, il utilise la compétence que lui confère l'art. 9 LRPL pour définir une taxation forfaitaire dans d'autres cas. L'art. 3 fixe pour chaque catégorie de véhicules la redevance annuelle, qui demeure inchangée.

L'al. 2, let. b, est modifié pour lever une ambiguïté de la formulation en vigueur. La nouvelle formulation spécifie que la vitesse maximale de 45 km/h s'applique exclusivement aux véhicules à moteur destinés au transport de choses, et pas aux autres catégories de véhicules visées à la let. b. Rien ne changera sur le plan matériel en raison de cette adaptation.

---

<sup>3</sup> OETV ; RS 741.41

<sup>4</sup> OD ; RS 631.01

<sup>5</sup> LAI ; RS 831.20

Pour les véhicules destinés à l'exportation et munis d'une immatriculation provisoire, la RPLF est toujours perçue en fonction du nombre de jours passés sur le territoire douanier (art. 3). Actuellement, la redevance perçue s'élève à 20 ou 70 francs pour un jour, et à 50 ou 200 francs par tranche de trois jours, selon le genre de véhicule. Le tarif par tranche de trois jours disparaît et un forfait journalier unique est instauré. Il se monte toujours à 20 francs (let. a) et à 70 francs (let. b).

L'al. 4 donne à l'OFDF la possibilité d'autoriser la perception forfaitaire de la redevance pour d'autres véhicules dans certains cas d'espèce et sur demande, le but étant de simplifier la perception de la redevance dans des situations exceptionnelles. Cette disposition peut être utilisée lors d'événements de masse transfrontaliers par exemple, comme des courses cyclistes rassemblant un grand nombre de véhicules différents.

## *Section 2 : Passage de la frontière*

### *Art. 4*

Les postes frontières ne sont pas tous équipés de l'infrastructure nécessaire à la perception de la redevance. Les véhicules soumis à la redevance doivent donc utiliser les bureaux de passage frontaliers désignés par l'OFDF. Cette disposition correspond à l'art. 6 en vigueur et a pour but la perception généralisée de la redevance.

## **Chapitre 2 : Base de calcul**

### *Section 1 : Poids déterminant*

#### *Art. 5 Principe*

Les nouveaux systèmes de saisie n'imposent pas de modification des dispositions relatives au poids déterminant, hormis des précisions minimales. Le poids déterminant restera en principe le poids total maximal autorisé qui figure dans le permis de circulation (al. 1). Ce poids dépend, pour les véhicules étrangers également, du droit suisse en matière de circulation routière.

L'al. 2, let. a, dispose que pour les véhicules à moteur articulés immatriculés en tant qu'unités, la redevance sera calculée d'après le poids total maximal autorisé de l'unité. Un seul permis de circulation et donc un jeu de plaques de contrôle sont remis pour ces véhicules. Sur le plan du droit fiscal, ils sont donc assimilés à un véhicule.

En cas de combinaison d'un tracteur à sellette et d'une semi-remorque, autrement dit avec des véhicules articulés immatriculés séparément, le poids à vide du tracteur à sellette et le poids total maximal autorisé de la semi-remorque sont additionnés (al. 2, let. b). Une double taxation de la charge de la sellette d'appui peut donc être évitée. En effet, chacun de ces deux poids totaux comprend la charge de la sellette d'appui. Si seule la semi-remorque est soumise à la redevance, seul son poids total est déterminant. C'est le cas par exemple des véhicules articulés (immatriculés séparément).

Pour les autres combinaisons de véhicules, autrement dit pour les trains routiers, le poids total maximal autorisé du véhicule à moteur, visé à l'al. 1, est additionné à celui de la remorque (al. 2, let. c).

Dans les combinaisons de véhicules, le poids déterminant est modifié par chaque accrochage ou décrochage d'une remorque. Lorsque les kilomètres parcourus devront être établis manuellement, les conducteurs soumis à l'obligation de coopérer devront satisfaire à des obligations renforcées. Ils devront consigner soigneusement non seulement les kilomètres parcourus mais aussi la totalité des remorques tractées, avec le parcours de chacune. L'établissement manuel du kilométrage étant une solution qui s'appliquera en l'absence de tout établissement automatisé ou en cas de défaillance des systèmes de saisie embarqués (voir art. 28), il exposera le conducteur à un risque accru d'erreur et donc de poursuites pénales. Il

lui faut donc une solution aussi simple que possible. C'est la raison pour laquelle l'al. 2, let. d, prévoit que pour les combinaisons de véhicules dont les kilomètres parcourus seront établis manuellement, la redevance sera calculée sur la base du poids total le plus élevé entrant en ligne de compte. Pour les véhicules suisses, il suffira de prendre en compte le poids total maximal autorisé de toutes les remorques tractées pendant le trajet. S'agissant des véhicules étrangers, ils tractent généralement une même remorque depuis l'entrée jusqu'à la sortie du territoire douanier. Dans certains cas, le véhicule peut abandonner sa remorque sur le territoire douanier ou y récupérer une remorque qu'il y avait laissée lors d'une course précédente. Mais il n'arrive jamais qu'il change plusieurs fois de remorque : ce serait contraire à l'interdiction de cabotage. Pour les véhicules étrangers avec remorque, la redevance sera donc calculée sur la base du poids total de la combinaison de véhicules à l'entrée ou à la sortie, pour l'ensemble de la course effectuée sur le territoire douanier.

Pour les véhicules immatriculés sous plusieurs genres de véhicules (camions et tracteurs à sellette p. ex.) ou formes de carrosserie (superstructures diverses comme un pont / transport de conteneurs p. ex.), le poids total autorisé peut varier en fonction du genre de véhicule ou de la forme de carrosserie. C'est la raison pour laquelle l'al. 2, let. d, prévoit que pour ces véhicules aussi, la redevance sera calculée sur la base du poids total le plus élevé entrant en ligne de compte.

L'art. 13, al. 7, de l'ordonnance en vigueur, qui se fonde sur l'art. 67 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière<sup>6</sup>, sera abrogé. Il ne sera donc plus possible de corriger après coup le poids déterminant pour cause de différences de charges de la sellette d'appui lorsqu'un tracteur à sellette à deux essieux sera associé à une remorque à trois essieux, ni la charge des différents timons lorsqu'un train routier sera associé à des remorques à essieu central. La correction du poids déterminant, que l'OFDF doit actuellement effectuer manuellement au cas par cas et sur demande, alourdit la tâche et du conducteur et de l'office. Le procédé automatisé permettra d'éviter ces corrections difficiles à mettre en œuvre, coûteuses et sujettes à des pratiques frauduleuses.

#### *Art. 6 Limitation du poids déterminant*

L'art. 6 fixe la limite supérieure du poids déterminant pour les combinaisons de véhicules. L'al. 1 concerne les trains routiers et les tracteurs à sellette lourds immatriculés séparément. Pour ces combinaisons de véhicules, le poids déterminant sera limité au poids maximal autorisé de l'ensemble mentionné dans le permis de circulation si l'addition des poids visés à l'art. 5, al. 2, let. b et c, produit un poids déterminant plus élevé.

L'al. 2 porte sur les tracteurs à sellette légers avec une immatriculation distincte. Le poids total autorisé du tracteur à sellette utilisé étant limité à 3,5 t, ce véhicule ne sera pas soumis à la redevance. La limite maximale soumise à la redevance correspond ainsi au poids effectif maximal de la semi-remorque tractée. Pour l'obtenir, il faut déduire du poids maximal autorisé de l'ensemble le poids à vide du tracteur à sellette.

L'al. 3 précise que le poids déterminant restera limité à 40 t.

#### *Art. 7 Dérogations en matière de poids déterminant*

La compétence actuelle de l'OFDF de fixer un autre poids déterminant pour les véhicules automobiles ou les remorques dans des cas exceptionnels est limitée et figure désormais dans un propre article. L'al. 1 précise qu'une modification pourra intervenir sur demande, le but étant de simplifier la perception de la redevance dans des situations exceptionnelles. Cette disposition peut être utilisée lors d'événements de masse transfrontaliers par exemple, comme des courses cyclistes rassemblant un grand nombre de véhicules différents.

---

<sup>6</sup> OCR ; RS 741.11

La dérogation est susceptible d'être accordée pour autant que la fixation d'un autre poids déterminant n'entraîne pas une diminution de la redevance, ni une augmentation des frais de perception (al. 2).

#### *Section 2 : Tarif*

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

L'art. 8 constitue la base pour le calcul de la RPLP. Trois facteurs sont décisifs en la matière : le poids déterminant, la distance parcourue et la catégorie de redevance.

Cette disposition est reprise telle quelle de l'ORPL en vigueur et fixe le tarif pour les trois catégories de redevance (al. 1).

L'annexe 1 de l'ORPL est déterminante pour l'attribution aux catégories de redevance. L'appartenance à une catégorie de redevance doit être démontrée, sinon le véhicule est affecté à la catégorie la plus onéreuse (al. 2).

L'al. 3 a pour objet la protection des investissements. Les véhicules qui sont attribués à la catégorie de redevance 3 restent classés dans cette catégorie pendant au moins sept ans. La date à laquelle la classe d'émission est devenue obligatoire lors de la première mise en circulation est déterminante pour le calcul du délai.

### **Chapitre 3 : Règles particulières applicables aux véhicules à usage spécial**

#### *Section 1 : Véhicules des transports publics*

##### *Art. 9*

Les véhicules affectés au trafic de ligne resteront exemptés de la redevance (art. 2, al. 1, let. d). La redevance sera toujours perçue forfaitairement pour les kilomètres parcourus en dehors de ce trafic. Elle se calculera selon la part proportionnelle des kilomètres parcourus en dehors du trafic de ligne par rapport au kilométrage annuel total. Le décompte avec l'OFDF est effectué selon les dispositions des art. 76 ss.

#### *Section 2 : Transports de bois brut, de lait en vrac et d'animaux de rente*

##### *Art. 10 Allègements*

L'art. 10 correspond sur le fond aux art. 11 et 12. L'al. 1 dispose que les véhicules servant uniquement au transport de bois brut, de lait ou d'animaux de rente seront taxés à 75 % des taux normaux. L'al. 2 précise ce qui est considéré comme bois brut.

##### *Art. 11 Conditions pour l'octroi des allègements*

L'art. 11 se fonde sur l'art. 12a en vigueur. Le détenteur d'un véhicule éligible à un allègement devra s'engager à n'utiliser le véhicule qu'aux fins visées aux art. 10, al. 1 (transport de bois brut) et 2 (transport de lait en vrac ou d'animaux de rente ; al. 1). Pour ce faire, il devra comme jusqu'à présent déposer l'engagement en question auprès de l'OFDF. Par contre, il ne sera plus obligé de demander l'allègement lors de chaque mise en circulation du véhicule. L'allègement sera appliqué jusqu'au retrait par le détenteur de son engagement. Il sera valable à partir du jour du dépôt (al. 2).

Le droit en vigueur ne prévoit pas de dérogation à l'engagement pris, lacune que les entreprises de transport ont fréquemment critiquée. Cela produit, en pratique, des résultats discutables. Par exemple, lorsqu'un véhicule affecté au transport de bétail est prévu pour transporter un chargement de paille destinée à servir, ultérieurement, de litière dans le même véhicule. Il faudrait soit pouvoir lever l'obligation pendant un certain temps, soit utiliser deux véhicules différents. Les deux mesures sont disproportionnées. Le projet vise à faciliter la tâche aux entreprises de transport en instaurant des dérogations parfaitement légales. Mais pour

ne pas vider de sa substance l'exigence de l'usage unique, l'allégement pourra être interrompu une seule fois par mois civil (al. 3). La durée de ce renoncement n'est pas limitée et ne peut être inférieure à un jour civil. L'engagement et le renoncement s'appliquent toujours à des jours civils entiers, un renoncement à l'heure n'est pas possible (al. 4). Le détenteur doit conserver pendant cinq ans tous les documents et justificatifs pertinents pour l'octroi de l'allégement et les présenter sur demande à l'OFDF (al. 5). Si l'OFDF constate qu'un véhicule concerné par l'engagement n'est pas utilisé exclusivement aux fins prévues, il retirera l'allégement. Afin d'éviter le dépôt immédiat et abusif d'un nouvel engagement, le retrait sera prononcé pour douze mois à compter du jour de la constatation au moyen d'une décision (al. 6).

*Art. 12 Remboursement pour les véhicules qui ne transportent pas exclusivement du bois brut*

Un droit au remboursement est prévu pour le transport de bois brut, même si le véhicule concerné ne transporte pas uniquement du bois brut. Pour ces véhicules, l'OFDF accordera, sur demande, un remboursement de 2 fr. 10 par m<sup>3</sup> de bois brut transporté (al. 1). La demande de remboursement doit être déposée auprès de l'OFDF dans l'année qui suit la fin de la période de remboursement au cours de laquelle le transport a eu lieu. Elle sera présentée pour chaque véhicule et contiendra les indications énoncées à l'al. 2, let. a à d (al. 2). L'OFDF a la possibilité de déduire de la RPLP due le montant du remboursement (al. 3) Cela simplifie le décompte tout en évitant qu'un remboursement ne soit effectué lorsque le détenteur ne s'est pas acquitté de la redevance.

*Art. 13 Période de remboursement pour les véhicules qui ne transportent pas exclusivement du bois brut*

Pour les véhicules suisses assujettis à la RPLP et tous les véhicules relevant de la RPLF, la période de remboursement correspond à la période fiscale. Pour les véhicules étrangers soumis à la RPLP, la période de remboursement coïncide avec le mois civil.

*Art. 14 Preuve pour le remboursement pour les véhicules qui ne transportent pas exclusivement du bois brut*

L'art.14 autorise l'OFDF à demander au requérant une preuve pour chaque transport donnant droit à un remboursement. Si les justificatifs présentés ne suffisent pas, l'OFDF peut exiger d'autres documents (al. 1). L'obligation de preuve subsiste pendant cinq ans. Le requérant est tenu de conserver les documents et justificatifs pertinents durant cette période (al. 2).

*Section 3 : Courses effectuées en transport combiné non accompagné*

*Art. 15 Remboursement pour les véhicules affectés au transport combiné non accompagné*

L'art. 15 correspond à l'art. 8 en vigueur, sauf que les al. 3 et 4 ont été supprimés. L'al. 3 actuel prévoit l'obligation d'adresser la demande à l'OFDF avec la déclaration. Cette disposition figure désormais à l'art. 13. L'al. 4 prévoyait que le montant remboursé ne doit pas excéder, par période fiscale, la redevance totale des véhicules du requérant utilisés dans le transport combiné non accompagné (TCNA). Dans son arrêt A-4007/2016 du 18 mai 2018, le Tribunal administratif fédéral a indiqué qu'un plafonnement au niveau de l'ordonnance était illicite et par conséquent non applicable.

L'art. 15 définit le montant remboursé par unité de chargement et par semi-remorque transbordée de la route au trafic ferroviaire ou fluvial, ou du trafic ferroviaire ou fluvial à la route. Ce montant s'élève toujours à 15, 22 ou 33 francs en fonction de la longueur des unités de chargement ou semi-remorques.

*Art. 16 et 17 Parcours initiaux ou terminaux du TCNA et interdiction du changement de contenant*

L'art. 16 correspond sur le fond à l'art. 9 actuel. Sa rédaction a été adaptée. Le terme de parcours initial et terminal du TCNA y est défini. La notion de « gare de transbordement » englobe non seulement des gares, mais aussi tout autre site approprié pour un TCNA (pour un « débord » par ex.). L'interdiction de changer de contenant a été déplacée vers un art. 17 distinct et fait l'objet d'un simple remaniement rédactionnel.

*Art. 18 Demande de remboursement et déduction du montant du remboursement*

L'art. 18 règle le délai à respecter pour le dépôt de la demande de remboursement auprès de l'OFDF (al. 1), ainsi que le contenu de cette demande (al. 2). Afin de réduire le nombre de demandes et les temps de traitement, la requête doit inclure tous les parcours initiaux et terminaux du TCNA effectués par l'ensemble des véhicules du détenteur (al. 3). L'OFDF a la possibilité de déduire de la RPLP due le montant du remboursement (al. 4). Cela simplifie le décompte tout en évitant qu'un remboursement ne soit effectué lorsque le détenteur ne s'est pas acquitté de la redevance.

*Art. 19 Preuve*

L'art. 19 autorise l'OFDF à demander au requérant une preuve pour chaque course en TCNA donnant droit à un remboursement. Si les justificatifs présentés ne suffisent pas, l'OFDF peut exiger d'autres documents (al. 1). L'obligation de preuve subsiste pendant cinq ans. Le requérant est tenu de conserver les documents et justificatifs pertinents durant cette période (al. 2).

## **Titre 2 : Perception de la redevance liée aux prestations**

### **Chapitre 1 : Période fiscale**

*Art. 20*

La période fiscale demeure inchangée pour les véhicules suisses et étrangers. Elle correspond au mois civil pour les véhicules suisses. Pour les véhicules étrangers, elle naît lors de leur entrée sur le territoire douanier et s'éteint au plus tard lors de leur sortie du territoire douanier.

### **Chapitre 2 : Établissement des kilomètres parcourus**

*Section 1 : Principe*

*Art. 21 Établissement automatisé des kilomètres parcourus*

L'article 21 définit les véhicules dont les kilomètres parcourus doivent être établis de manière automatisée et qui doivent dès lors être équipés d'un système de saisie embarqué selon l'art. 23. Il s'agit des véhicules à moteur relevant de la RPLP (al. 1) et des tracteurs à sellette d'un poids total maximal autorisé de 3,5 t pouvant circuler avec des remorques soumises à la redevance (al. 2).

*Art. 22 Exceptions à l'établissement automatisé des kilomètres parcourus*

L'art. 22 définit les exceptions au principe de l'établissement automatisé des kilomètres parcourus. Pour les véhicules suisses suivants, les kilomètres parcourus doivent être établis manuellement (al. 1) :

- *Véhicules à moteur étrangers qui ne sont pas équipés d'un système de saisie embarqué lorsqu'ils entrent sur le territoire douanier (let. a) : en principe, il n'y a pas d'obli-*



gation d'établir automatiquement les kilomètres parcourus pour les véhicules à moteur étrangers. Une telle obligation serait difficile à mettre en œuvre. Elle ralentirait considérablement le flux de circulation aux postes frontières et serait disproportionnée car une grande partie des véhicules à moteur étrangers ne pénètrent sur le territoire douanier qu'une fois par an. On peut toutefois supposer que les détenteurs de véhicules engagés dans la circulation internationale souhaiteront bénéficier des avantages du SET ou du NETS et équiperont volontairement leurs véhicules à moteur d'un système de saisie embarqué.

- *Véhicules à moteur qui ne peuvent pas être équipés d'un système de saisie embarqué (let. b)* : certains véhicules ne peuvent être équipés d'un système de saisie pour des raisons essentiellement techniques (absence de pare-brise ou blindage par ex.).
- *Véhicules à moteur suisses qui ne sont pas encore équipés d'un système de saisie lors de leur mise en circulation (let. c)* : en principe, le système de saisie embarqué doit fonctionner en permanence dès la mise en circulation du véhicule (art. 27). À défaut de respecter cette règle, le détenteur est tenu d'établir manuellement les kilomètres parcourus jusqu'à ce qu'il se soit conformé à l'obligation. Dans ce cas, l'OFDF tolère l'établissement manuel des kilomètres parcourus, mais sur une période de courte durée seulement. Si le détenteur refuse de mettre en service un système de saisie embarqué dans le véhicule, l'OFDF, après une mise en demeure sans effet, chargera l'autorité cantonale responsable de l'admission à la circulation de procéder au retrait du permis de circulation et de la plaque de contrôle du véhicule.

Pour les véhicules à moteur parcourant un faible nombre de kilomètres sur le territoire douanier, l'OFDF peut autoriser sur demande (al. 2, let. a) ou imposer (al. 2, let. b) l'établissement manuel des kilomètres parcourus. Par exemple, cette dernière option peut s'avérer nécessaire lorsque les frais d'indemnisation des prestataires sont disproportionnés par rapport au bénéfice de l'obligation d'équipement ou à la RPLP versée (voir art. 25).

## *Section 2 : Systèmes de saisie embarqués*

### *Art. 23 Systèmes de saisie embarqués à utiliser*

Les kilomètres parcourus devront être établis au moyen d'un système de saisie embarqué du prestataire mandaté (prestataire national) ou d'un prestataire agréé du NETS ou du SET (al. 1). L'OFDF procédera à l'examen de la pertinence et à l'agrément des systèmes de saisie. En vertu de l'al. 2, l'OFDF publiera sur son site Internet le nom du prestataire mandaté du NETS ainsi que les noms des prestataires agréés du NETS et du SET.

### *Art. 24 Exigences relatives au système de saisie embarqué*

Cet article fixe les exigences relatives au système de saisie embarqué que les prestataires peuvent utiliser pour établir les kilomètres parcourus. Le système de saisie embarqué doit avoir les caractéristiques suivantes :

- Il devra pouvoir être affecté sans équivoque au véhicule afin que l'OFDF puisse facturer la redevance à la bonne personne (let. a).
- Il devra pouvoir enregistrer dans GNSS les points de cheminement nécessaires pour l'établissement des kilomètres parcourus (let. b).
- Cet enregistrement devra être suffisamment précis pour que les kilomètres calculés sur la base des points de cheminement ne s'écartent pas des kilomètres effectivement parcourus de plus de 4 % (let. c). Cette tolérance de mesure correspond à la réglementation en vigueur et signifie que le prestataire devra déterminer lui-même le degré de précision que devra présenter l'enregistrement des points de cheminement pour remplir ce critère. Ce critère sera vérifié dans le cadre de la procédure d'agrément. Pour calculer la distance, l'OFDF utilisera un algorithme vérifié par l'Institut fédéral de métrologie (METAS) au moyen de mesures comparatives.

- Il doit être possible de saisir les remorques tractées, de façon automatique ou en introduisant les indications requises (let. d).

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

#### *Art. 25 Remise gratuite des systèmes de saisie embarqués*

Actuellement, la Confédération finance les systèmes de saisie et les met gratuitement à la disposition des détenteurs. Cette obtention gratuite doit être en principe maintenue. La demande du secteur des transports est ainsi prise en considération. Le prestataire du NETS mandaté a une obligation d'exécution. Il est tenu de délivrer gracieusement un système de saisie embarqué pour chaque véhicule à moteur, à tous les détenteurs qui le chargent d'établir les kilomètres parcourus. Cette remise gratuite interviendra pour autant que le détenteur n'ait pas mandaté un prestataire agréé (al. 1).

La remise gratuite englobera toutes les tâches connexes du prestataire mandaté telles que travaux généraux de réparation et de maintenance, enregistrement des kilomètres parcourus établis manuellement par le conducteur, le cas échéant, ou transmission journalière des kilométrages à l'OFDF. Le prestataire du NETS mandaté sera indemnisé de ces charges par l'OFDF. Les prestataires du SET et du NETS agréés par l'OFDF sont par contre libres d'exiger ou non une indemnisation de la part des détenteurs de véhicules. Le libre marché s'applique en la matière.

En principe, la remise gratuite sera accessible à tous les détenteurs. Cela peut cependant s'avérer disproportionné. Le Département fédéral des finances (DFF) pourra par conséquent limiter la remise gratuite ou la lier à des conditions et à la fourniture de sûretés (al. 2). Des restrictions peuvent entrer en ligne de compte pour des véhicules à moteur qui ne circulent que rarement sur le territoire douanier par exemple (voir aussi art. 22).

#### *Section 3 : Obligations de coopérer*

##### *Art. 26 Participation à l'établissement des kilomètres parcourus*

La perception de la redevance s'appuie sur l'établissement correct du kilométrage. La personne assujettie à la redevance et le conducteur du véhicule assument conjointement cette responsabilité. L'assujetti devra veiller à ce que le conducteur utilise correctement le système de saisie embarqué pendant le trajet et, lorsque les kilomètres parcourus sont établis manuellement, qu'ils le soient conformément aux prescriptions (let. a). Les remorques tractées doivent être saisies correctement selon le mode d'établissement des kilomètres parcourus (let. b). L'enregistrement des remorques tractées peut être automatique lorsque le système de saisie embarqué identifie la remorque attelée au véhicule et consigne automatiquement les informations nécessaires. En l'absence d'une saisie automatique des données, le conducteur du véhicule est tenu de consigner ou d'enregistrer manuellement dans le système de saisie embarqué toutes les informations de taxation nécessaires concernant les remorques tractées. Au moins le poids total autorisé de la remorque tractée sera indiqué.

Ces obligations supposent que l'assujetti forme son conducteur à l'utilisation du système de saisie embarqué et que le conducteur en étudie activement le fonctionnement.

Les détenteurs supportent les frais découlant de l'obligation d'établissement des kilomètres parcourus, comme les charges liées à l'attribution du mandat à un prestataire ou à l'établissement manuel des kilomètres parcourus. Ils ne pourront faire valoir aucune prétention à cet égard vis-à-vis de l'OFDF (al. 2). Les frais relatifs au système de l'OFDF pour la saisie et la transmission des données nécessaires ne sont pas concernés.

*Art. 27 Garantie du bon fonctionnement du système de saisie embarqué*

La personne assujettie à la redevance devra veiller au bon fonctionnement permanent du système de saisie embarqué. Cette règle est opportune, car cette personne a accès au système de saisie embarqué ou est régulièrement en contact avec le conducteur et peut dès lors constater un éventuel dysfonctionnement.

Le système de saisie embarqué devra être opérationnel dès le premier trajet soumis à la redevance. Cette obligation s'appliquera dès l'admission à la circulation pour les véhicules à moteur suisses, et dès l'entrée sur le territoire douanier pour les véhicules à moteur étrangers. Contrairement à ce que prévoit la réglementation actuelle, les autorités cantonales d'immatriculation ne seront plus tenues de garantir la présence d'un système de saisie embarqué lors de la mise en circulation d'un véhicule soumis à la redevance. Cette tâche incombe désormais à l'OFDF.

*Art. 28 Défectuosité et panne du système de saisie embarqué*

En cas de défaillance ou de panne du système de saisie embarqué, la personne assujettie à la redevance doit le faire vérifier, réparer ou remplacer sans délai (al. 1).

À défaut, l'OFDF lui adressera une mise en demeure. Si la mise en demeure reste sans effet, l'OFDF chargera l'autorité cantonale compétente de procéder au retrait du permis de circulation et des plaques de contrôle en vertu de l'art. 14a P-LRPL. À l'inverse, l'entrée d'un véhicule étranger équipé d'un système de saisie défectueux est refusée ou le conducteur est contraint d'établir manuellement les kilomètres parcourus (voir art. 22).

La personne assujettie à la redevance doit en outre veiller à ce que le conducteur du véhicule établisse manuellement les kilomètres non enregistrés pendant la durée de la défectuosité ou de la panne (al. 2). Selon le prestataire choisi, la solution de dépannage à utiliser sera celle du prestataire du NETS mandaté ou celle de l'OFDF.

*Art. 29 Garantie de l'accès au système de saisie embarqué*

La personne assujettie à la redevance devra veiller à ce que le prestataire choisi puisse avoir régulièrement accès au système de saisie embarqué et conformément à ses directives (al. 1). D'une part, le prestataire doit avoir accès aux données enregistrées dans le véhicule pour les transmettre à l'OFDF en vue de la taxation pour le compte de la personne assujettie, conformément aux prescriptions. De l'autre, il devra être en mesure de mettre à jour le logiciel si nécessaire, ou de bloquer le système en cas d'urgence. Au quotidien, le respect de cette obligation ne constituera aucun défi particulier pour la plupart des personnes assujetties à la redevance. La majorité des véhicules sont utilisés régulièrement, voire quotidiennement, de sorte que l'accès des prestataires ne devrait pas poser problème. Cette prescription est néanmoins nécessaire pour éviter qu'en cas d'empêchement intentionnel d'une transmission de données, la personne assujettie puisse échapper aux conséquences.

Il se peut néanmoins que les véhicules ne soient provisoirement pas en circulation pendant une période prolongée et que le prestataire ne puisse pas accéder au système de saisie embarqué, car ses batteries sont déchargées, par exemple. Pour éviter que l'OFDF ne procède alors inutilement à des taxations dans les limites de son pouvoir d'appréciation, qui seront attaquées par les personnes assujetties à la redevance et que l'OFDF devra modifier, il incombe à la personne assujettie de communiquer les kilomètres parcourus et les indications sur les remorques tractées dans le délai prescrit à l'art. 42 (al. 2). Si elle omet cette notification, l'OFDF procédera selon les art. 49 à 51 et taxera les jours civils manquants.

*Art. 30 Obligation de déclarer des prestataires du NETS*

L'art. 30 dispose que le prestataire du NETS a l'obligation de transmettre une déclaration quotidienne à l'OFDF pour les véhicules à moteur équipés de son système de saisie embarqué, pour autant que le véhicule se trouve à l'étranger (let. a) ou qu'un accès au système de saisie embarqué selon l'art. 29 ne soit pas possible (let. b). Le contenu de l'annonce est défini par les prescriptions techniques et opérationnelles de l'OFDF. La déclaration quotidienne simplifie la procédure de taxation et garantit que les systèmes de saisie embarqués mis à disposition par le prestataire du NETS demeurent sous son contrôle régulier, ce qui rend les utilisations frauduleuses plus difficiles. De plus, les déclarations sont à l'avantage du détenteur. Si elles sont manquantes, l'OFDF part du principe que les véhicules ont été utilisés sur le territoire douanier suisse, et que la transmission des données a été empêchée de manière abusive. L'OFDF procédera alors selon les articles 49 à 51 et taxera les jours civils manquants.

**Chapitre 3 : Transmission d'informations relatives aux véhicules à moteur étrangers et aux véhicules suisses de remplacement**

*Art. 31 Transmission d'informations sur les véhicules à moteur étrangers*

Les détenteurs de véhicules à moteur étrangers qui confient à un prestataire du NETS l'établissement des kilomètres parcourus doivent déclarer à l'OFDF les véhicules à moteur utilisés sur le territoire douanier. Pour ce faire, ils sont tenus de transmettre à l'OFDF les informations déterminantes pour la perception de la redevance avant de s'adresser au prestataire du NETS (al. 1). Cette démarche est nécessaire, car l'OFDF n'a pas la possibilité d'extraire ces informations d'une base de données comme pour les véhicules suisses. Les données doivent ensuite être tenues à jour (cf. art. 33).

Lorsque le mandat du prestataire du NETS prend fin, le détenteur d'un véhicule à moteur étranger est également tenu de l'annoncer à l'OFDF (al. 2). Cela empêche que la RPLP ne soit facturée par erreur à l'ancien détenteur lors d'une nouvelle entrée du véhicule sur le territoire douanier'.

*Art. 32 Transmission d'informations sur les véhicules de remplacement suisses*

Les concessionnaires de véhicules utilitaires et les propriétaires de flotte possèdent des véhicules de remplacement qu'ils peuvent mettre brièvement à la disposition de leurs clients en cas de panne ou utiliser eux-mêmes. Ces véhicules peuvent circuler avec les plaques de contrôle du véhicule en panne. Ils devront eux aussi être équipés d'un système de saisie embarqué. Toutefois, les autorités cantonales d'immatriculation omettent parfois de déclarer ces véhicules au SIAC, si bien que l'OFDF ne peut pas en consulter les données. Les personnes qui mettent à disposition ou utilisent les véhicules de remplacement sont donc tenues de transmettre à l'OFDF les mêmes données que les détenteurs de véhicules étrangers (voir art. 31, al. 1). Elles devront en outre indiquer l'identité de l'utilisateur et la durée d'utilisation prévue du véhicule.

*Art. 33 Adaptation des informations transmises*

Pour une taxation correcte de la redevance sur le trafic des poids lourds, il est essentiel que les données saisies conformément aux art. 31 et 32 soient toujours parfaitement à jour. La personne qui a transmis les données à l'OFDF a donc l'obligation d'adapter les données qui ne sont plus actuelles.

## Chapitre 4 : Déclaration

### Section 1 : Déclaration en cas d'établissement automatisé des kilomètres parcourus

#### Art. 34 Principe

L'art. 34 régit le principe de la déclaration. Celle-ci doit être faite pour chaque véhicule à moteur séparément.

#### Art. 35 Contenu de la déclaration

L'al. 1 mentionne les données à fournir généralement en cas d'établissement automatisé des kilomètres parcourus. Il s'agit des points de cheminement selon le système global de navigation par satellite (GNSS) et du poids total maximal autorisé des remorques éventuellement tractées.

Pour les véhicules étrangers équipés d'un système de saisie embarqué d'un prestataire du NETS, ainsi que pour tous les véhicules suisses, il convient de fournir non seulement les indications visées à l'al. 1, mais aussi le numéro de châssis, le type de remorque et le numéro d'identification du prestataire (al. 2). Pour les véhicules suisses, les données relatives au numéro de châssis, qui sont requises pour la taxation, seront extraites du SIAC. Pour les véhicules étrangers équipés d'un système de saisie embarqué d'un prestataire du NETS, les informations pertinentes doivent être fournies à l'OFDF par le détenteur (voir art. 31, al. 1). La déclaration du type de remorque (remorque normale ou semi-remorque) permet de taxer correctement les combinaisons de véhicules (voir art. 5). La déclaration du numéro d'identification du prestataire permet à l'OFDF d'identifier le prestataire responsable du contenu de la déclaration

L'al. 3 énumère les indications supplémentaires à fournir pour les véhicules à moteur étrangers équipés d'un système de saisie embarqué d'un prestataire du SET. En principe, il s'agit des informations que les détenteurs de véhicules à moteur étrangers équipés d'un système de saisie embarqué d'un prestataire du NETS sont tenus de fournir directement à l'OFDF. Au service de perception SET, la saisie des véhicules à moteur et des données concernant les détenteurs incombe au prestataire agréé. Il est tenu de transmettre ces données à l'OFDF dans le cadre de la déclaration d'un trajet soumis à la redevance. Le PAN (*Personal Account Number*) fait partie des données à fournir. Ce numéro unique identifie à la fois le prestataire, le détenteur et le véhicule à moteur.

#### Art. 36 Délai de remise de la déclaration

L'al. 36 fixe les délais que les prestataires doivent respecter pour remettre la déclaration. Pour les véhicules à moteur suisses, la déclaration doit être faite quotidiennement et comporter toutes les données requises concernant le jour civil. Pour les véhicules étrangers, elle est exécutée après leur sortie du territoire douanier ou quotidiennement si ces véhicules restent plus d'une journée dans ce territoire. L'OFDF définit dans les prescriptions techniques et opérationnelles la manière dont la déclaration doit lui être transmise (voir art. 11a, al. 4, LRPL).

L'al. 2 dispose que l'OFDF peut exiger une déclaration quotidienne pour les véhicules à moteur équipés d'un système de saisie embarqué d'un prestataire du NETS ou du SET, pour autant que le véhicule n'ait pas été déplacé. Cela simplifiera la procédure de taxation. On s'assure ainsi par ailleurs que les systèmes de saisie embarqués remis par le prestataire restent sous son contrôle régulier, ce qui complique les utilisations frauduleuses.

#### *Art. 37 Consultation des données*

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

Cette disposition est applicable à tout moment à l'égard des prestataires ayant leur siège en Suisse. Pour ce qui est des prestataires ayant leur siège au sein de l'Union européenne (UE) en revanche, il est permis d'en douter. Les personnes ayant leur siège dans l'UE sont assujetties au Règlement général européen sur la protection des données (RGPD). La transmission de données dans un pays tiers n'est autorisée que si le pays concerné présente un niveau de protection approprié. Pour la Suisse, ce point a été confirmé par l'UE. Le droit de l'OFDF de contrôler l'exactitude et l'exhaustivité de la déclaration est toutefois inscrit dans le contrat liant l'OFDF aux prestataires.

#### *Section 2 : Déclaration en cas d'établissement manuel des kilomètres parcourus*

##### *Art. 38 Principe*

En cas d'établissement manuel des kilomètres parcourus, la personne assujettie à la redevance doit faire la déclaration séparément pour chaque véhicule à moteur (al. 1). L'al. 2 établit le principe selon lequel les véhicules à propulsion électrique destinés au transport de marchandises doivent également faire l'objet d'une déclaration.

##### *Art. 39 Contenu de la déclaration pour les véhicules suisses*

Lorsque les kilomètres sont établis manuellement pour des véhicules suisses soumis à la redevance, ainsi que pour des véhicules suisses à propulsion électrique destinés au transport de marchandises, la déclaration doit contenir toutes les indications requises pour la taxation. L'art. 39 règle le contenu. Il s'agit des kilométrages. L'OFDF prélève les données relatives au véhicule dans le SIAC.

##### *Art. 40 Contenu de la déclaration pour les véhicules étrangers*

Pour les véhicules étrangers soumis à la redevance et pour les véhicules étrangers à propulsion électrique destinés au transport de marchandises dont le kilométrage est établi manuellement, deux déclarations avec un contenu distinct sont nécessaires. La première déclaration doit intervenir avant l'entrée sur le territoire douanier (al. 2), la seconde à la sortie de ce territoire (al. 3). Toutes deux sont requises pour garantir la taxation et pour pouvoir mettre en œuvre facilement le paiement.

Toutes les informations utiles pour identifier le véhicule et assurer la redevance probablement exigible doivent être fournies avant l'entrée sur le territoire douanier. Les redevances sont généralement garanties en indiquant une carte de crédit, de débit ou de carburant et, exceptionnellement, avec un paiement en numéraire (voir art. 82).

Le motif de l'établissement manuel sera également mentionné, de façon à pouvoir distinguer entre les véhicules non équipés d'un système de saisie embarqué, et ceux dont le système de saisie d'un prestataire du SET est en panne ou défectueux (voir art. 22 et 28).

La seconde déclaration doit comprendre les informations requises pour une perception précise de la redevance entre l'entrée du véhicule sur le territoire douanier et sa sortie. Il s'agit des données qui ne sont pas encore connues au moment de l'entrée, ou qui peuvent changer sur le territoire douanier. Sont ici concernés les kilomètres effectivement parcourus sur le territoire douanier, les points de cheminement enregistrés, et le poids déterminant lors de la sortie.

#### *Art. 41 Délai de remise de la déclaration*

L'al. 41 fixe les délais que la personne assujettie doit respecter pour remettre la déclaration. Pour les véhicules à moteur suisses, la déclaration doit être remise quotidiennement après la fin de la course (al. 1).

Pour les véhicules étrangers soumis à la redevance et pour les véhicules étrangers à propulsion électrique destinés au transport de marchandises dont le nombre de kilomètres parcourus est établi manuellement, la déclaration doit être faite avant l'entrée sur le territoire douanier, conformément à l'art. 40, al. 2, afin de garantir le paiement de la redevance. La déclaration à la sortie du territoire douanier (art. 40, al. 3) doit intervenir dans les cinq jours suivant cette sortie ou immédiatement lorsque le paiement est effectué en numéraire.

Le respect du délai pour la déclaration visée à l'art. 40, al. 3, ne peut être contrôlé que si la sortie du territoire douanier est effectivement constatée par l'OFDF. En raison des passages frontaliers non occupés, cela n'est pas toujours possible. Si la sortie n'est pas constatée, le délai court dès le moment de sortie mentionné dans la déclaration visée à l'art. 40, al. 2. Si une nouvelle entrée sur le territoire douanier est déclarée avant le moment de sortie indiqué, l'entrée est assimilée à une sortie.

Si aucune déclaration n'est déposée, l'OFDF effectue la taxation en vertu des art. 49 à 51.

#### *Art. 42 Déclaration en cas de défektivité ou de panne du système de saisie embarqué*

En cas de défektivité ou de panne du système de saisie embarqué, les kilomètres parcourus doivent être établis manuellement (voir art. 28) et communiqués ensuite avec les données relatives aux remorques tractées à l'OFDF ou au prestataire du NETS par la personne assujettie à la redevance. Cette notification doit être faite au prestataire pour le service de perception NETS et directement à l'OFDF pour le service de perception SET. Pour les notifications à l'OFDF, il faudra utiliser le système de saisie NMTS. Les prestataires du NETS de leur côté définiront les processus correspondants et transmettront les kilométrages à l'OFDF par l'intermédiaire d'une interface. Les destinataires varient parce que dans le SET, les notifications de panne ou de défaillance doivent être traitées directement avec l'exploitant de péage concerné. Les personnes assujetties à la redevance disposent en principe pour ce faire d'un délai de notification de cinq jours ouvrés (let. a et b). En principe, le délai pour cette annonce débute lorsque survient la défektivité ou la panne. Il court à partir de la sortie du territoire douanier uniquement pour les véhicules à moteur étrangers équipés d'un système de saisie d'un prestataire du SET.

#### *Section 3 : Correction de la déclaration*

##### *Art. 43*

L'art. 43 pose ce principe selon lequel la déclaration peut être corrigée jusqu'au moment où elle devient définitive (voir art. 44). Ensuite, elle pourra être modifiée dans le cadre d'une procédure d'opposition uniquement.

#### *Section 4 : Caractère contraignant de la déclaration*

##### *Art. 44*

L'art. 44 précise à quel moment la déclaration devient définitive après sa transmission et que des corrections selon l'art. 43 ne sont plus possibles. La taxation est exécutée à partir des données alors disponibles d'une part, et sur la base des constatations effectuées à l'aide des installations de contrôle d'autre part (voir art. 47 à 51).

## **Chapitre 5 : Dispositions particulières applicables aux véhicules exonérés de la redevance**

### *Section 1 : Établissement des kilomètres parcourus et déclaration pour les voitures automobiles à propulsion électrique destinées au transport de marchandises*

#### *Art. 45*

Les véhicules électriques devraient être exemptés de la redevance jusqu'en 2030<sup>7</sup>. Leur nombre ne cesse d'augmenter, et on manque de statistiques fiables sur le kilométrage ainsi que les coûts d'infrastructure et les coûts à charge de la collectivité qui lui sont imputables dans ce segment d'avenir. Pour les véhicules suisses et étrangers à propulsion électrique destinés au transport de marchandises, le kilométrage doit être saisi à l'avenir. Un établissement automatisé des kilomètres parcourus sera donc requis pour ces véhicules. Les dispositions concernant l'établissement automatisé des kilomètres parcourus s'appliqueront en l'espèce (al. 1).

Lorsque les kilomètres parcourus sont établis manuellement, les dispositions relatives à l'établissement manuel des kilomètres parcourus s'appliquent.

Cependant, la redevance n'est pas perçue sur les véhicules à propulsion électrique.

### *Section 2 : Obligation de déclarer les véhicules étrangers exonérés de la redevance*

#### *Art. 46*

Pour permettre la vérification automatisée du respect de l'assujettissement à la redevance sur le territoire suisse et à la frontière, il est indispensable que tous les véhicules à moteur lourds circulant sur le réseau routier soumis à la redevance soient soumis à l'obligation d'annoncer. À cette condition seulement, il sera possible de garantir l'identification automatique par l'OFDF des véhicules non assujettis à la redevance (véhicules de travail) ou exemptés selon l'art. 2, dont la course est constatée par des installations de contrôle, et lui éviter ainsi d'engager des procédures pour soustraction des redevances (voir art. 90).

L'obligation de déclarer pourra être levée si ces véhicules sont répertoriés sur un registre. Pour les véhicules suisses, le SIAC fournit un tel registre. Mais il n'existe pas de registre de ce genre accessible à l'OFDF pour les véhicules étrangers. C'est pourquoi, hormis les véhicules automobiles à propulsion électrique (voir art. 45), l'obligation de déclarer ne concernera que les véhicules étrangers dont le poids total autorisé excède 3,5 t. Des exceptions sont prévues pour les véhicules étrangers de l'armée et de la protection civile, ainsi que pour les véhicules étrangers des organisations d'intervention d'urgence. Celles-ci se fondent sur la nécessité de maintenir le secret ou sur l'urgence des interventions. Les remorques, les véhicules à chenilles et les essieux de transport étrangers seront également exemptés de l'obligation d'annoncer.

Pour les voitures automobiles étrangères à propulsion électrique servant au transport de personnes, ainsi que pour les véhicules étrangers exemptés de la redevance sur le trafic des poids lourds, les détenteurs sont tenus de notifier à l'OFDF une course prochaine en transmettant la plaque de contrôle, le signe distinctif de nationalité et les dates d'entrée et de sortie prévue du territoire douanier. La redevance n'est pas perçue par l'OFDF.

---

<sup>7</sup> Message relatif à la révision de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024 ; FF 2022 2651



## Chapitre 6 : Détermination et perception de la redevance

### Section 1 : Détermination de la redevance

#### Art. 47 *Décision de taxation*

L'OFDF procédera à la taxation sur la base de la déclaration transmise par le prestataire ou par la personne assujettie (voir art. 35, 39 et 40) et des relevés éventuels transmis en cas de panne (voir art. 28 et 42) ou d'inaccessibilité du système de saisie embarqué (voir art. 29) (al. 1).

Chaque taxation fait l'objet d'une notification et d'une décision individuelles. L'OFDF appliquera cette règle pour les véhicules étrangers équipés d'un système de saisie embarqué d'un prestataire du SET. Pour tous les autres véhicules (véhicules étrangers comportant un système de saisie embarqué d'un prestataire du NETS ainsi que tous les véhicules suisses), les taxations exécutées au cours d'un mois civil seront regroupées dans une décision mensuelle (al. 2). Cela facilitera la perception de la redevance tout en satisfaisant aux exigences des entreprises de transport.

En principe, la décision de taxation est notifiée à la personne assujettie à la redevance. Pour les véhicules étrangers équipés d'un système de saisie embarqué d'un prestataire du SET, la décision sera notifiée au prestataire (al. 3), qui sera réputé habilité à recevoir les notifications. Le prestataire devra donc obtenir une procuration en bonne et due forme de la personne assujettie à la redevance, et lui communiquer la décision de taxation sous une forme appropriée.

La décision de taxation n'est transmise que si le destinataire a préalablement accepté que des notifications lui soient adressées par voie électronique, en principe sur le portail (al. 4).

#### Art. 48 *Décision de taxation pour les véhicules étrangers dont les kilomètres parcourus sont établis manuellement*

Lorsque les kilomètres parcourus sont établis manuellement pour un véhicule étranger, deux déclarations doivent être effectuées : l'une avant l'entrée sur le territoire douanier (art. 40, al. 2) et l'autre lors de la sortie de ce territoire (art. 40, al. 3). Le poids déterminant et le nombre de kilomètres parcourus seront notifiés dans les deux déclarations. L'art. 48 précise quelle est l'indication à prendre en considération pour le décompte de la redevance. Pour la taxation du poids déterminant, le poids le plus élevé sera retenu (al. 1, let. a ; voir art. 5, al. 2, let. d). La charge liée à l'exécution des taxations, en fonction du poids déterminant, serait disproportionnée tant pour le conducteur du véhicule que pour l'OFDF. L'indication fournie dans la déclaration visée à l'art. 40, al. 3 (al. 1, let. b) est utilisée pour la taxation du nombre de kilomètres parcourus. Cela répond au principe selon lequel les kilomètres parcourus sur le territoire douanier sont déterminants pour la taxation (voir art. 6, al. 1, LRPL).

Pour les véhicules étrangers dont le kilométrage sera établi manuellement, l'OFDF n'établira, faute de destinataire, qu'une seule quittance dans NMTS après le paiement de la redevance. Il n'émettra une décision de taxation qu'après coup et sur demande. La personne assujettie à la redevance aura 30 jours pour faire cette demande (al. 2).

#### Art. 49 *Base de la taxation en cas de déclaration lacunaire*

Si les personnes assujetties négligent leur obligation de participer au sens des art. 26 à 29, il peut arriver que la déclaration fasse défaut pour des périodes fiscales entières ou présente des lacunes plus ou moins longues entre deux points de cheminement GNSS. L'expérience du SET instauré en 2020 pour les véhicules étrangers le montre clairement. Les conducteurs des véhicules déconnectent fréquemment de l'alimentation électrique le système de saisie embarqué. Cela se produit généralement pendant la pause, lorsqu'ils souhaitent par exemple faire fonctionner une machine à café sur la même prise dans la cabine du conducteur, et qu'ils oublient de reconnecter le système de saisie au moment de reprendre la route.

Lorsqu'ils s'en rendent compte trop tard, la batterie interne du système se vide et la course enregistrée présente des lacunes. Dans certains cas, le système est débranché intentionnellement pour réduire le nombre de kilomètres enregistré. Aujourd'hui, ces lacunes sont corrigées par appréciation et taxées en conséquence. À l'avenir, cette opération sera exécutée automatiquement selon des règles établies.

À cette fin, l'OFDF devra pouvoir d'une part utiliser les données des dispositifs de contrôle stationnaires et mobiles (voir art. 90), et d'autre part employer des méthodes de calcul d'itinéraires (al. 1). Ces méthodes sont bien connues des utilisateurs de systèmes de navigation. Elles utilisent des algorithmes pour calculer l'itinéraire le plus satisfaisant entre deux points en fonction de différents critères (le plus rapide, le plus court ou le plus sinueux, p. ex.).

Dans l'intérêt des entreprises de transport, l'OFDF appliquera le plus court des itinéraires adaptés au trafic lourd (al. 2). Afin de prévenir la fraude, l'OFDF calculera en sus la vitesse moyenne de parcours de l'itinéraire ainsi déterminé. Il pourra en déduire si le trajet a été effectué d'une traite ou non, ou s'il y a eu des interruptions intentionnelles. Plus la vitesse moyenne est basse, plus le risque de fraude est élevé. La vitesse moyenne de 50 km/h dans le trafic de jour normal paraît réaliste. L'OFDF n'appliquera toutefois les majorations que s'il constate une vitesse moyenne égale ou inférieure à 45 km/h (al. 3). La baisse de la vitesse moyenne peut bien entendu résulter des pauses visant à respecter les temps de repos ou du transbordement de marchandises. En cas de déclaration manquante ou lacunaire, cet aspect ne sera pas pris en considération. Il appartiendra au conducteur de maintenir le système de saisie embarqué en service sans interruption pendant le trajet, d'établir manuellement les kilomètres parcourus en cas de défektivité ou de panne du système et de transmettre les données conformément aux prescriptions (voir art. 28 et 42).

#### *Art. 50 Base de la taxation en cas de déclaration incorrecte des remorques tractées*

Des règles claires s'appliqueront également lorsque des remorques tractées n'auront pas été déclarées correctement. L'art. 50 dispose que la taxation est alors effectuée en fonction du poids maximal autorisé de l'ensemble. S'il n'est pas connu, la taxation est établie sur la base de 40 t.

#### *Art. 51 Base de la taxation en l'absence de déclaration*

Avec le système actuel, les personnes assujetties à la redevance sont taxées par appréciation en l'absence de déclaration. Les taxations par appréciation sont chronophages, mobilisent des ressources en personnel, nécessitent des interventions manuelles, entraînant ainsi des ralentissements considérables, et donnent souvent lieu à des oppositions. La RPLP III reposera sur une procédure de taxation aussi automatisée que possible. En cas de déclaration manquante, il n'y aura plus de taxation par appréciation. Par contre, des règles définies s'appliqueront.

L'al. 1 définit la procédure pour les kilomètres parcourus (let. a) et le poids déterminant (let. b) en cas de déclaration manquante. Pour les kilomètres parcourus, l'OFDF se fonde sur les passages enregistrés par les installations de contrôle. Lorsque les routes en sont équipées, ces installations établissent les kilomètres parcourus avec des méthodes de calcul d'itinéraires et d'éventuels suppléments conformément à l'art. 49. En l'absence de passages enregistrés par des installations de contrôle, l'OFDF taxe sur la base de 300 kilomètres par jour.

La taxation est toujours effectuée selon le poids déterminant le plus élevé possible. Autrement dit, pour les véhicules qui ne peuvent pas tracter de remorque, le poids total est appliqué. Pour les véhicules pouvant tracter une remorque, l'OFDF ne distingue pas si une remorque est tractée ou non. En cas de déclaration manquante, le véhicule est taxé selon le poids de l'ensemble. Pour les véhicules suisses, les poids sont disponibles dans le SIAC. Pour les véhicules étrangers, les poids enregistrés auprès de l'OFDF comme prévu à l'art. 31 sont appliqués. Pour les autres véhicules étrangers, le poids total autorisé ou le

poids de l'ensemble n'est pas connu. Ils sont donc taxés avec le poids maximal possible pour la RPLP, soit 40 t.

S'il y a lieu de penser que 300 kilomètres par jour sont insuffisants, l'OFDF peut établir les kilomètres parcourus dans les limites de son pouvoir d'appréciation (al. 2). Ce sera rarement le cas. En règle générale, l'OFDF utilisera des méthodes de calcul d'itinéraires car les véhicules qui circuleront sur le territoire douanier auront été enregistrés par les dispositifs de contrôle sur route à la frontière et en d'autres lieux du pays.

## *Section 2 : Recouvrement de la redevance*

### *Art. 52 Facturation*

L'OFDF doit avoir la possibilité de ne pas facturer individuellement chaque décision de taxation. Ainsi, les décisions de taxation des différents véhicules d'un même détenteur peuvent être regroupées dans une seule facture. L'OFDF pourra aussi facturer ensemble les notes de crédit résultant d'une réclamation ou les remboursements effectués pour les transports relevant du TCNA, par exemple. L'OFDF peut donc facturer la redevance périodiquement, au minimum mensuellement (al. 1).

Le prestataire du SET est le débiteur de la redevance pour tous les véhicules étrangers qui utilisent ses services. Il serait peu judicieux de lui facturer la redevance pour chaque véhicule séparément. Par conséquent, l'OFDF facture au prestataire du SET la somme des redevances dues. La facturation est établie une fois par semaine au plus (al. 2).

Le délai de paiement est de 60 jours à compter de la facturation. Pour les prestataires du SET, il sera de 30 jours (al. 3).

### *Art. 53 Garantie*

Lorsque l'acquittement de la redevance semble compromis ou en cas de retard dans le paiement, l'OFDF peut garantir la redevance, intérêts et frais inclus. Cette disposition s'applique aussi à la redevance qui n'est pas encore entrée en force (al. 1). Pour ce faire, l'OFDF émet une décision portant sur la fourniture d'une sûreté. Cette décision est réputée ordonnance de séquestre (al. 2).

Les recours contre les décisions de réquisition de sûretés n'ont pas d'effet suspensif. Les recours sont régis par les dispositions de l'art. 23 de la LRPL (al. 3).

En cas de non-paiement de la sûreté, l'OFDF fait procéder au retrait du permis de circulation et des plaques de contrôle par le service des automobiles compétent après une mise en demeure sans effet. Lorsque le véhicule n'a pas encore été admis à la circulation, l'OFDF peut ordonner au service des automobiles compétent de refuser le certificat d'admission à la circulation jusqu'à ce que la sûreté soit fournie (art. 14a, al. 1, let. a et b LRPL).

### *Art. 54 Avances et sûretés pour les véhicules dont les kilomètres parcourus sont établis manuellement*

Pour les véhicules dont les kilomètres parcourus sont établis manuellement, l'OFDF doit avoir la possibilité d'exiger des paiements anticipés ou des sûretés (des cartes de crédit, de débit et de carburant principalement ; voir art. 82). Cela permettra d'éviter que des conducteurs n'entrent sur le territoire douanier et n'en ressortent sans acquitter la redevance. Il doit également être permis de percevoir la redevance par acomptes (al. 1). L'OFDF remboursera sur demande les montants perçus en trop s'il a demandé des paiements anticipés ou des sûretés (al. 2).

*Art. 55      Risque de recouvrement auprès des prestataires du SET pour les véhicules étrangers*

L'OFDF adressera aux prestataires du SET agréés pour les véhicules étrangers une facture groupée. Cette facture portera sur la redevance due pour toutes les courses assujetties qui auront été saisies par leurs systèmes de saisie embarqués et communiquées à l'OFDF en vue de la taxation. La facture groupée est établie au plus une fois par semaine (voir art. 52, al. 2). Le prestataire refacturera la redevance à ses clients selon les modalités de son choix. Il assumera d'ailleurs le risque que ses clients ne s'acquittent pas de la créance fiscale (al. 2).

### **Titre 3 : Prestataires du NETS et du SET**

#### **Chapitre 1 : Agrément**

*Art. 56      Demande d'agrément*

Quiconque souhaitera être agréé en tant que prestataire du NETS ou du SET devra déposer une demande à l'OFDF (al. 1). Le requérant doit y démontrer que les conditions formelles sont remplies. Il lui faut également établir de manière crédible qu'il pourra répondre durablement aux critères techniques et opérationnels de l'OFDF, et mettre à disposition un système de saisie embarqué satisfaisant aux exigences de l'art. 24 (al. 2).

*Art. 57      Conditions pour l'octroi de l'agrément*

L'agrément est délivré par l'OFDF lorsque les conditions formelles visées à l'art. 58 ont été satisfaites et que toutes les étapes de la procédure d'agrément prévue à l'art. 59 ont été franchies avec succès.

*Art. 58      Conditions formelles*

L'art. 58 énonce les conditions formelles auxquelles le requérant doit satisfaire (let. a et b). Il doit disposer aussi d'un domicile de notification (let. c) en Suisse. Cette exigence se fonde sur le fait qu'en vertu du principe de souveraineté selon le droit international public, la Suisse n'est pas autorisée à communiquer des décisions, ni à délivrer des actes administratifs sur le territoire d'un pays étranger.

*Art. 59      Étapes de vérification de la procédure d'agrément et coûts*

La procédure d'agrément se déroule en quatre étapes de vérification successives.

- Étape 1 : la première étape consiste à examiner si les conditions formelles sont remplies et si le dossier joint est complet, cohérent et compréhensible.
- Étape 2: le requérant doit démontrer dans un environnement d'essai qu'il respecte les critères techniques et opérationnels pour les interfaces entre son système d'information et celui de l'OFDF. Au besoin, l'environnement test propre à l'OFDF peut être utilisé à cette fin contre rémunération.
- Étape 3: réalisation du test sur la route avec des véhicules de test fournis par le requérant qui ne sont pas soumis à la redevance. Le requérant doit effectuer des courses d'essai sur des parcours préalablement définis par l'OFDF, afin de démontrer que son système de saisie embarqué respecte les prescriptions techniques et opérationnelles, et que les points de cheminement sur le territoire douanier sont enregistrés avec une précision suffisante pour pouvoir calculer correctement la RPLP due.
- Étape 4: la performance du système de saisie embarqué est démontrée dans le cadre d'une exploitation pilote avec un nombre défini de véhicules assujettis à la redevance. Le requérant doit prouver qu'il respecte tous les critères techniques et opérationnels, et qu'il

atteint dans des conditions réelles d'exploitation une qualité suffisante pour que la détermination et la perception de la redevance puissent s'effectuer correctement et durablement. C'est la raison pour laquelle cette exploitation pilote englobe également la transmission des données nécessaires à la perception de la redevance. Concernant les prestataires du SET, elle comprend aussi, pour les véhicules à moteur étrangers, les données relatives au véhicule et au détenteur, ainsi que l'ensemble du processus de recouvrement.

Lorsque le requérant a satisfait aux exigences des étapes 1 à 3, il en est informé par l'OFDF. La réussite d'une étape est une condition pour parvenir à l'étape suivante (al. 2). En cas d'échec à une étape, le requérant est également avisé par l'OFDF. À la demande du requérant, une décision susceptible de recours pourra lui être délivrée (al. 3).

Les frais occasionnés pour le requérant par la procédure d'agrément sont à sa charge (al 4).

*Art. 60 Renonciation à la vérification du respect de certaines conditions d'agrément ou de certaines étapes de vérification*

L'OFDF peut renoncer au contrôle de certaines conditions d'agrément ou à des étapes de vérification lorsque les résultats obtenus lors d'une procédure d'agrément réalisée dans un État de l'Espace économique européen ou du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ou en Suisse attestent que les prescriptions ont été respectées par le requérant. Cela a un effet de réduction des coûts et d'accélération sur la procédure d'agrément.

*Art. 61 Contrat relatif au projet pilote*

Lorsque le requérant a répondu à l'exigence de l'étape 3 (voir art. 59), l'OFDF conclut avec lui un contrat d'agrément (al. 1) pour l'exploitation pilote (étape 4). La teneur minimale de ce contrat est définie à l'al. 2. Dans la mesure où un prestataire agréé assume des tâches de souveraineté, le contrat relève du droit public.

*Art. 62 Octroi de l'agrément*

Lorsque l'exploitation pilote (étape 4) s'est déroulée avec succès, l'OFDF rend une décision d'agrément du prestataire (al. 1). Le contrat relatif au projet pilote visé à l'art. 61 s'applique ainsi également à l'exploitation ordinaire (al. 2).

Lorsque l'exploitation pilote ne s'est pas déroulée avec succès, l'OFDF rend également une décision. Dès lors, le contrat relatif à l'exploitation pilote est réputé avoir pris fin.

## **Chapitre 2 : Changement de la situation et non-respect des conditions et des obligations**

*Art. 63 Changement de la situation et réexamen des conditions d'agrément*

Si la situation change au niveau du prestataire ou de l'OFDF (p. ex. nouveau matériel, modification de logiciels), il faut s'assurer que toutes les exigences continuent d'être respectées.

S'il survient un changement pouvant avoir une incidence sur l'agrément, le prestataire agréé a non seulement l'obligation d'information visée à l'al. 1, mais aussi le devoir de soumettre une analyse d'impact à l'OFDF. Compte tenu des conséquences attendues, il doit mentionner des mesures destinées à prévenir ou réduire les risques identifiés (al. 2), ce qui est logique puisque le prestataire agréé est le mieux placé pour évaluer les effets prévisibles d'une modification de son système de saisie.

Afin de garantir la perception de la redevance de façon permanente, l'al. 3 autorise l'OFDF à réexaminer le respect des conditions d'agrément s'il le juge opportun sur la base de l'analyse d'impact. L'OFDF peut également vérifier si les conditions d'agrément sont remplies indépendamment d'un changement de la situation. Il pourra choisir librement de renouveler l'agrément dans son ensemble ou certaines étapes de vérification seulement. Le réexamen

des conditions d'agrément ne donne cependant pas droit à un dédommagement du prestataire (al. 4).

*Art. 64 Mesures en cas de non-respect des conditions d'agrément et de violation des obligations*

L'art. 64 définit la procédure lorsqu'un prestataire ne remplit plus les conditions d'agrément ou enfreint des obligations légales ou contractuelles. Il est alors tenu de prendre des mesures en se concertant avec l'OFDF pour rétablir les conditions d'agrément ou le respect des obligations (al. 1 et 2). Si l'OFDF ne donne pas son accord ou si les mesures prises demeurent sans effet, l'OFDF ordonne des mesures en fixant un délai de mise en œuvre (al. 3).

### **Chapitre 3 : Sûretés fournies par le prestataire du SET**

*Art. 65*

Le prestataire du SET est le débiteur de la redevance due par les personnes assujetties qui utilisent ses services pour des véhicules étrangers (voir art. 11b, al. 1, let. e, LRPL). L'OFDF a donc tout intérêt à ce que le prestataire du SET dispose d'une capacité financière suffisante pour s'acquitter de son obligation de payer. Si un doute subsiste ou apparaît à ce sujet, l'OFDF peut exiger à tout moment la fourniture de sûretés de la part du prestataire du SET.

### **Chapitre 4 : Refus et révocation de l'agrément**

*Art. 66*

Si le prestataire du SET ne fournit pas les sûretés demandées (voir art. 65), l'OFDF peut refuser ou révoquer un agrément (al. 1).

Lorsque les conditions convenues par voie contractuelle ou légale n'ont pas été rétablies dans le délai fixé par l'OFDF conformément à l'art. 64, al. 3, l'OFDF révoque l'agrément (al. 2). En réalité, cela ne devrait jamais se produire. Il est supposé qu'en cas de violation d'une obligation, une solution amiable pourra être trouvée en règle générale pour remédier au manquement.

L'al. 2 autorise en outre l'OFDF à procéder au retrait immédiat de l'agrément lorsqu'un prestataire du SET est en retard de paiement après une mise en demeure sans effet (al. 3).

### **Chapitre 5 : Adjudication du mandat au prestataire mandaté**

*Art. 67*

Le prestataire mandaté visé à l'art. 11a, al. 1, P-LRPL sera tenu d'équiper tous les détenteurs de véhicule à moteur d'un système de saisie embarqué s'ils ne veulent ou ne peuvent pas choisir un prestataire agréé. Il est désigné lors d'une procédure d'adjudication selon la loi fédérale du 21 juin 2019 sur les marchés publics<sup>8</sup> et doit en principe respecter, dans ce cadre, les mêmes dispositions que celles applicables aux prestataires agréés.

Le prestataire mandaté exerce la tâche de fournisseur d'un service de base. Il veille à ce que les personnes assujetties à la redevance, qui se trouvent dans l'impossibilité de conclure un contrat avec un prestataire agréé, puissent utiliser gratuitement ses services. Il met un système de saisie embarqué à leur disposition et transmet les données ainsi collectées à l'OFDF pour la taxation. Un contrat de droit public est donc passé avec le prestataire mandaté.

---

<sup>8</sup> LMP ; RS 172.056.1

## **Chapitre 6 : Délai de transmission des données par les prestataires du NETS**

### *Art. 68*

En cas de défectuosité ou de panne du système de saisie embarqué, la personne assujettie à la redevance ou le conducteur du véhicule est tenu d'enregistrer les kilomètres parcourus et les informations sur les remorques tractées, et de les communiquer au prestataire ou à l'OFDF (voir art. 42). L'art. 68 précise que les prestataires du NETS ont l'obligation de transmettre ces données à l'OFDF le jour suivant au plus tard. Les autres prestataires ne sont pas concernés puisque la déclaration, dans ce cas, doit être directement adressée à l'OFDF par la personne assujettie à la redevance.

## **Chapitre 7 : Vérification du montant de la compensation**

### *Art. 69*

La Confédération peut octroyer une compensation aux prestataires agréés pour la fourniture de services inhérents à la perception de la redevance. Le DFF fixe le montant de cette compensation (voir art. 11*b*, al. 4, LRPL). Les prestataires agréés seront indemnisés sur la base de la procédure d'adjudication conforme à la LMP.

Il est dans l'intérêt de la Confédération qu'un nombre aussi élevé que possible de prestataires participent à la procédure d'agrément destinée aux services de perception SET et/ou NETS, afin que l'OFDF puisse taxer en particulier les véhicules étrangers (plus de 2,5 millions d'entrées par an) via un processus standard automatisé, et non avec un système de saisie manuelle (voir art. 22). Une éventuelle indemnité doit donc être aussi faible que possible, mais aussi élevée que nécessaire. Son montant s'appuiera sur le catalogue de prestations du service de saisie respectif. L'indemnité doit être la même pour tous au sein d'un service de saisie.

En ce qui concerne les véhicules étrangers relevant du service de saisie SET, le prestataire est également chargé de saisir et de mettre à jour les données nécessaires des véhicules à moteur et des détenteurs. De plus, il assume le risque de recouvrement (voir art. 55). Son indemnité est donc plus élevée que dans les autres services.

L'indemnisation est vérifiée régulièrement, mais au moins tous les cinq ans, par l'OFDF et adaptée le cas échéant à l'évolution de la situation par le DFF. Compte tenu de la croissance du marché et de l'utilisation de systèmes de saisie embarqués dans plusieurs secteurs à péage européens, on examinera en particulier si des synergies chez les prestataires agréés permettent de réduire le prix.

## **Titre 4 : Perception forfaitaire de la redevance**

Pour les détenteur suisses et étrangers, la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF) restera sensiblement la même.

### **Chapitre 1 : Véhicules suisses**

#### *Section 1 : Dispositions générales*

##### *Art. 70 Période fiscale*

La période fiscale débute le 1<sup>er</sup> janvier et prend fin le 31 décembre.

##### *Art. 71 Paiement de la redevance*

La RPLF doit être acquittée avant le début de la période fiscale (al. 1). Elle devient exigible lors de la mise en circulation, puis au début de l'année (al. 2). Le délai et le mode de paiement sont réglés par les dispositions cantonales régissant la perception de l'impôt sur les véhicules à moteur (al. 3). Cela allégera les modalités d'encaissement pour les autorités cantonales d'immatriculation.

*Art. 72 Compétences en matière de perception de la redevance*

Selon l'al. 1, la redevance est perçue par le canton dans lequel le véhicule est immatriculé (canton de stationnement). L'al. 2 règle les compétences et la procédure en cas de changement du lieu de stationnement. Il s'agit d'une harmonisation avec la pratique en matière d'impôts de circulation. Le projet prévoit que la RPLF sera perçue par le nouveau canton de stationnement le jour du changement. L'ancien canton de stationnement rembourse la redevance perçue en trop.

*Art. 73 Paiement de la redevance pour les véhicules à plaques interchangeables*

L'art. 73 précise que pour les véhicules munis de plaques interchangeables, la redevance ne devra être payée que pour le véhicule soumis au montant de redevance le plus élevé.

*Art. 74 Remboursement de la redevance lors de la mise hors circulation du véhicule*

Lors de la mise hors circulation d'un véhicule, la RPLF est restituée au détenteur au prorata par le canton de stationnement (al. 1). La procédure de remboursement est régie par la réglementation cantonale (al. 2). La redevance ne doit pas être restituée lorsque le montant concerné est inférieur à 50 francs (al. 3).

*Art. 75 Remboursement pour les courses à l'étranger*

Le détenteur d'un véhicule suisse a droit au remboursement de  $\frac{1}{360}$  de la redevance annuelle pour chaque jour au cours duquel il est prouvé que ce véhicule circule à l'étranger. Jusqu'à présent, chaque jour durant lequel le véhicule circulait à l'étranger et sur le territoire douanier donnait droit au remboursement d'une demi-journée. À l'avenir, ces demi-journées ne seront plus remboursées. Cette disposition supprime l'avantage vis-à-vis des détenteurs de véhicules étrangers, qui sont tenus s'acquitter de l'intégralité de la RPLF, y compris pour les demi-journées (al. 1).

Comme jusqu'à présent, les demandes de remboursement doivent être présentées à l'OFDF dans un délai d'une année après l'expiration de la période fiscale. A l'avenir toutefois, elles devront l'être par voie électronique, et non plus par la poste ou par courriel. L'OFDF peut exiger des moyens de preuve pour les courses à l'étranger (al. 2).

*Section 2 : Déclaration des véhicules du trafic de ligne*

*Art. 76 Principe*

L'al. 1 pose le principe de l'obligation d'établir une déclaration pour les véhicules du trafic de ligne. La déclaration doit être faite pour chaque véhicule séparément (al. 2).

*Art. 77 Contenu de la déclaration*

Pour les véhicules du trafic de ligne, seules les courses effectuées à l'intérieur du trafic de ligne sont exonérées de la redevance sur le trafic des poids lourds (art. 2, al. 1, let. d). Les trajets en dehors du trafic de ligne, comme les courses pour la réparation du véhicule et les courses privées pour des mariages, sont assujettis à la RPLF et doivent être déclarés périodiquement à l'OFDF pour une taxation a posteriori. La déclaration comportera les données requises conformément aux let. a à e.

*Art. 78 Délai de remise de la déclaration*

La déclaration doit être remise avant la fin du deuxième trimestre de l'année suivant la période fiscale (al. 1). Sachant que les données de taxation des véhicules du trafic de ligne correspondent à celles figurant dans la demande de remboursement prévue par l'art. 18, al. 1<sup>bis</sup>



de la loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales<sup>9</sup>, cette demande de remboursement est également acceptée en tant que déclaration au sens de l'al. 1 (al. 2), afin de décharger le détenteur. Cela présuppose que la demande de remboursement soit présentée dans les délais. Par mesure d'harmonisation, le projet porte de trois à six mois le délai prévu par l'ORPL afin de l'aligner sur celui de la Limpmin (voir al. 1). Si la déclaration fait défaut, l'OFDF perçoit la redevance pour l'intégralité de la période conformément à l'art. 3 (al. 3), comme c'est déjà le cas actuellement.

## Chapitre 2 : Véhicules étrangers

### Art. 79 *Paiement de la redevance*

Concernant les véhicules étrangers, les assujettis à la redevance peuvent actuellement s'acquitter de la RPLF à un office douanier desservi en utilisant un formulaire ou par le biais de la solution Internet « Via » 24 heures sur 24 et sans contrainte de lieu. La solution basée sur le formulaire est supprimée, car la plupart des offices douaniers ne sont desservis qu'à certaines heures, voire plus du tout et la redevance ne peut dès lors plus être réglée de cette manière. Le projet prévoit que toutes les redevances devront être payées par « Via » (voir art. 81). Les justificatifs de paiement établis à l'aide d'un formulaire avant l'entrée en vigueur de cette ordonnance demeurent valables jusqu'à leur date d'expiration. Seuls les justificatifs de paiement pour dix jours librement choisis perdent leur validité à la fin de l'année 2024. L'OFDF remboursera gratuitement sur demande les jours restants non validés (voir art. 109).

Pour les véhicules étrangers, la redevance est toujours payable avant le début de l'assujettissement au droit (al. 1). Avant l'entrée sur le territoire douanier, la personne assujettie à la redevance est tenue d'indiquer les dates d'entrée et de sortie (al. 2). La période entre ces deux dates est déterminante pour le calcul du montant de la redevance. L'abandon du formulaire entraînera le remplacement du justificatif de paiement par une quittance, qui sera envoyée par voie électronique une fois le paiement effectué (al. 3). En principe, une décision de taxation n'est pas notifiée. La personne assujettie à la redevance peut exiger une décision de taxation dans les 30 jours suivant la date d'établissement de la quittance.

### Art. 80 *Montant de la redevance lorsque l'assujettissement est inférieur à un an*

Lorsque la RPLF est acquittée pour moins d'un an, elle peut être payée pour une période d'un à trente jours consécutifs ou d'un à onze mois consécutifs. La redevance est calculée proportionnellement sur la base des taux mentionnés à l'art. 3. Les taux pour les périodes fiscales proposées au choix et la redevance minimale de 25 francs (cf. al. 2) demeurent inchangés. Les taux sont dégressifs, c'est-à-dire que plus la période fiscale est courte, plus le taux de redevance sera élevé. Le but est d'encourager les paiements pour des périodes plus longues (al. 1). L'option de dix jours au choix au cours d'une année sera supprimée. L'utilisation du formulaire a permis de réduire considérablement la charge de travail liée à la perception et pour l'assujetti et pour l'OFDF. Avec la généralisation du paiement électronique, ce ne sera plus nécessaire. Si le justificatif de paiement est restitué à l'OFDF avant l'expiration de la période fiscale, un remboursement proportionnel de la redevance restera possible (al. 3). La taxe ne sera pas restituée lorsque le montant concerné est inférieur à 50 francs (al. 4).

### Art. 81 *Système d'information*

Le projet prévoit d'instaurer le paiement exclusif de la RPLF par « Via ». « Via » permettra aussi de déposer les demandes de remboursement et de déclarer les véhicules exonérés de la RPLF (voir art. 46).

---

<sup>9</sup> Limpmin ; RS 641.61

## **Titre 5 : Moyens de paiement acceptés**

### *Art. 82*

L'art. 82 définit les moyens de paiement acceptés par l'OFDF, qui requiert un éventail aussi large que possible. Plus les moyens de paiement acceptés seront variés, moins il y aura de règlements en numéraire. Ces derniers représentent une charge de travail supplémentaire pour l'OFDF aux passages frontaliers lors de l'entrée sur le territoire douanier et de la sortie de ce territoire (voir art. 40). Les moyens de paiement acceptés permettent à l'OFDF de ne pas demander de sûretés lors de l'entrée de véhicules étrangers sur le territoire douanier, ce qui n'est pas le cas lorsque les personnes règlent en espèces. L'émetteur du moyen de paiement garantit le règlement à l'OFDF. Il facture la redevance à son client et supporte le risque de recouvrement.

Pour le paiement de la redevance, la fourniture de sûretés et les paiements anticipés, l'OFDF doit donc pouvoir accepter, parallèlement aux cartes de débit et de crédit courantes, les cartes de carburant, qui sont toujours très employées dans le secteur des transports (al. 1).

Contrairement aux cartes de débit et de crédit, les cartes de carburant ne peuvent pas être utilisées par l'intermédiaire d'un fournisseur de services de paiement. Compte tenu de la nécessité d'accepter un maximum de cartes de carburant différentes, il n'est pas possible de mandater les fournisseurs dans le cadre d'une procédure de passation de marché conformément à la LMP. Ils doivent être intégrés à l'aide d'une procédure d'agrément à laquelle chaque fournisseur de cartes de carburant intéressé doit se soumettre, comme c'est déjà le cas actuellement. L'al. 2 régit les conditions formelles à satisfaire par les fournisseurs de cartes de carburant.

Les fournisseurs de cartes de crédit, de débit et de carburant perçoivent une rémunération (al. 3) pour compenser le traitement des paiements et le risque de recouvrement qu'ils supportent. Le DFF fixe le montant de la rémunération, les exigences techniques et opérationnelles à respecter, la procédure d'agrément ainsi que les délais de paiement pour les prestataires de cartes de carburant (al. 4).

## **Titre 6 : Responsabilité solidaire**

### *Art. 83*

Lorsque le détenteur d'un véhicule automobile sera insolvable ou qu'il aura été mis en demeure sans effet, le propriétaire, le loueur et le donneur de leasing du véhicule seront solidairement responsables du paiement de la RPLP et des intérêts et des émoluments qui en résulteront (art. 5a P-LRPL). Afin de pouvoir évaluer le risque, les personnes solidairement responsables auront la possibilité de demander à l'OFDF, avant la conclusion du contrat, si la partie contractante s'acquitte de ses obligations de paiement. La demande devra comporter les informations requises à l'al. 1, let. a à c. Si la partie contractante n'est pas solvable ou si elle a déjà été mise en demeure sans effet, l'OFDF donnera une réponse négative en attirant l'attention du requérant sur le fait qu'il deviendra sans délai solidairement responsable s'il conclut tout de même le contrat (al. 2). Si l'OFDF répond par l'affirmative mais constate après coup que la partie contractante est en fait insolvable ou qu'elle a été mise en demeure sans effet, il le signalera au requérant. Celui-ci sera solidairement responsable s'il ne résilie pas le contrat dans un délai de 60 jours ou s'il ne paye pas intégralement, dans le même délai, toutes les redevances dues pour le véhicule en question ainsi que les intérêts et émoluments éventuels (voir art. 5a, al. 3, P-LRPL).

## **Titre 7 : Utilisation du produit de la redevance**

### *Art. 84          Produit net de la redevance*

Selon l'art. 85 de la Constitution (Cst.), la Confédération peut prélever une redevance sur le trafic des poids lourds afin de couvrir les coûts que celui-ci génère. L'objectif visé par la Constitution est la mise en œuvre de la couverture des coûts et du principe de causalité.

Une part d'un tiers du produit net revient aux cantons (art. 85, al. 3, Cst. ; art. 19, al. 1, LRPL ; art. 85 ss P-ORPL). La part de la Confédération au produit net est destinée au financement des grands projets ferroviaires (fonds d'infrastructure ferroviaire ; art. 87a, al. 2, let. a, Cst.), ainsi qu'à la couverture des coûts du trafic routier qu'elle supporte (art. 19, al. 2, LRPL).

Le calcul du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds est défini à l'art. 84. Le produit net comprend les recettes courantes au sens de l'art. 3, al. 6, let. a, en relation avec l'art. 3, al. 4, de la loi du 7 octobre 2005 sur les finances<sup>10</sup>, dont sont soustraites les indemnités pour l'exécution et les charges, ainsi que les pertes sur débiteurs subies et présumées (ducroire ; al. 1). Les postes à déduire (let. a à e) concernent les coûts engendrés en lien avec l'exécution de la LRPL, et en particulier avec la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds. Ils constituent la condition nécessaire à l'attribution de la part destinée aux cantons et des parts destinées à l'usage de la Confédération. C'est pourquoi il convient de les soustraire des recettes courantes, afin de déduire le produit net déterminant pour les parts des cantons et les affectations.

À des fins de clarté, les recettes courantes sont définies à l'al. 2. Elles se composent des rentrées brutes de la redevance sur le trafic des poids lourds moins les remboursements et la part de la Principauté de Liechtenstein au sens de l'art. 6 du traité du 11 avril 2000 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<sup>11</sup>. Par remboursements, on entend également les allègements. Les postes à déduire ne constituent pas des recettes de la Confédération. En effet, selon les normes comptables internationales applicables pour le secteur public (IPSAS ; voir art. 48, al. 1, LFC), les remboursements représentent une diminution du produit perçu, étant donné qu'ils permettent d'alléger totalement ou partiellement la charge fiscale. La Principauté de Liechtenstein ayant délégué la perception des redevances à la Confédération, le poste à déduire représente la part de celles-ci qui lui revient.

### *Art. 85 à 87    Répartition de la part du produit net destinée aux cantons*

En vertu de l'art. 19, al. 1, LRPL, les cantons perçoivent un tiers du produit net de la RPLP. Dans les art. 85 à 87 ORPL, le Conseil fédéral met en œuvre les dispositions légales énoncées aux art. 19 et 19a LRPL. La clé de répartition, les critères sur lesquels elle se fonde ainsi que leur pondération ont fait leurs preuves et sont conservés sans modification, à quelques adaptations formelles près. L'imposition du trafic automobile (art. 86, al. 1, let. d) repose sur l'indice total des impôts sur les véhicules à moteur (art. 86, al. 5), ou autrement dit sur les impôts cantonaux dus sur les véhicules. Le calcul périodique des moyennes pondérées et des pourcentages est désormais réalisé par l'Office fédéral des transports, et non plus par l'Office fédéral du développement territorial (art. 87, al. 3).

---

<sup>10</sup> LFC ; RS 611.0

<sup>11</sup> RS 0.641.851.41

## **Titre 8 : Contrôles**

### *Art. 88 Principe*

L'art. 88 dispose que les autorités d'exécution peuvent demander aux personnes assujetties à la redevance, ainsi qu'à des personnes qui détiennent ou établissent des documents importants pour la détermination de la redevance ou collaborent d'une autre manière à l'exécution, qu'elles leur fournissent tous les renseignements et justificatifs déterminants pour l'exécution de la perception de la redevance (al. 1).

L'OFDF peut procéder à des contrôles au domicile de la personne assujettie à la redevance, afin de vérifier le respect de son obligation de coopérer ainsi que les informations fournies par ses soins dans le cadre de la procédure de remboursement (al. 2).

Les contrôles au domicile doivent être effectués pendant les heures de bureau si possible (al. 3).

### *Art. 89 Compétences des collaborateurs de l'OFDF*

Les nouveaux systèmes de saisie embarqués, qu'il sera possible de brancher et de débrancher, augmenteront le risque d'abus. Des contrôles seront donc indispensables, aux passages frontaliers également. C'est pourquoi les collaborateurs engagés à cet effet par l'OFDF doivent pouvoir arrêter les véhicules et y pénétrer, afin de vérifier que les obligations de collaborer sont respectées (al. 1).

Si une infraction est suspectée, l'identité du conducteur du véhicule devra être établie. Aussi les collaborateurs de l'OFDF auront-ils le droit de lui demander ses documents d'identité (al. 2). En cas de contrôle automatisé, l'identité du détenteur d'un véhicule suisse pourra être recherchée dans le SIAC. Avec les véhicules étrangers en revanche, cela ne sera pas possible. L'identité de leur conducteur sera constatée lors de la prochaine arrivée sur le territoire douanier ou du prochain départ.

### *Art. 90 Installations de contrôle fixes et mobiles*

L'al. 1 donne à l'OFDF la possibilité d'exploiter des installations fixes et mobiles pour le contrôle du trafic lourd (al. 1).

Celles-ci permettent de collecter les données requises à cette fin, visées à l'al. 2, pour vérifier le respect de l'obligation de coopérer. Ces informations sont ensuite transmises à l'OFDF puis effacées dans l'installation (al. 3). L'OFDF compare les données transmises avec celles déclarées par le prestataire ou par la personne assujettie à la redevance (kilomètres parcourus et données relatives à la remorque tractée). En cas de divergence, l'OFDF procède à la taxation correcte et engage la procédure pénale le cas échéant.

L'al. 4 permet à l'OFDF de confier à des tiers la construction et l'exploitation des installations fixes et mobiles. L'OFDF fait usage de ce droit pour des questions de coût. Dans le cadre d'une procédure d'adjudication au sens de la LMP, l'OFDF a désigné un mandataire pour les installations fixes, et un autre pour les installations mobiles.

Ces mandataires seront simplement responsables de la construction et de l'exploitation des installations, enregistreront le passage des véhicules sur les sites prescrits par l'OFDF en collectant les informations visées à l'al. 2, et transmettront ces jeux de données à l'OFDF. Ils n'auront pas d'autres tâches. L'OFDF a compétence pour le traitement ultérieur des données saisies.

Les collaborateurs du mandataire qui utilisent les installations mobiles devraient vérifier l'exactitude des données saisies sur place avant leur transmission à l'OFDF, et les corriger le cas échéant. Au premier plan figurent les plaques de contrôle relevées de façon erronée, qui doivent être correctes pour le traitement ultérieur à l'OFDF. Par mesure de protection des

données, les collaborateurs du mandataire ne pourront consulter que les données qu'ils auront eux-mêmes saisies sur place (al. 5). Il n'y a pas d'autorisation d'accès au système d'information de l'OFDF.

Pour permettre à l'OFDF de traiter de façon aussi automatisée que possible les données transmises par les installations, une comparaison avec différentes bases de données est requise (al. 6). Celle-ci est réalisée, d'une part, avec les données du véhicule, qui ont été enregistrées pour la RPLP (voir art. 31 et 32). Afin d'exclure les véhicules pour lesquels une vignette électronique est associée à la plaque de contrôle, l'OFDF a la possibilité de comparer avec le système d'information pour la perception de la vignette électronique (let. b). Pour les véhicules suisses, la comparaison avec le SIAC est essentielle (let. c et d). La comparaison a pour objet d'identifier les véhicules exonérés de la redevance (voir art. 2), les véhicules assujettis à la RPLF (voir art. 3), et les véhicules non soumis à la redevance (véhicules de travail p. ex.)

#### *Art. 91 Obligation de coopérer lors de l'utilisation des données du tachygraphe*

Étant donné que les nouveaux appareils de saisie ne sont plus installés de manière fixe dans le véhicule et peuvent être déconnectés, l'OFDF a la possibilité de comparer le kilométrage déclaré et taxé avec les données enregistrées par le tachygraphe. Les détenteurs ont donc l'obligation de les remettre à l'OFDF sur demande. Cette vérification ne sera pas systématique, mais aléatoire et sera réalisée en fonction des analyses de risques, d'indices correspondants ou de soupçons.

### **Titre 9 : Enregistrement et procédure électronique**

#### *Art. 92 Enregistrement*

La RPLP devra, dans la mesure du possible, pouvoir être fixée de façon automatisée et sans rupture de média. Cela présuppose un enregistrement auprès de l'OFDF des personnes concernées par la redevance, ou qui prétendent à des remboursements ou à des réductions. L'obligation d'enregistrement repose sur la compétence de l'OFDF de prescrire la forme de la déclaration conformément à l'art. 28, al. 2, de la loi du 18 mars 2005 sur les douanes<sup>12</sup>. La déclaration électronique implique l'enregistrement de la personne assujettie à la redevance.

Les personnes enregistrées auront ensuite accès aux différents rôles de partenaire commercial (p. ex. enregistrement de véhicule, remboursement). Les personnes qui s'enregistrent auprès de l'OFDF sont identifiées et authentifiées dans le cadre de la procédure d'enregistrement<sup>13</sup>. L'enregistrement permettra le déroulement numérique de bout en bout de toute la procédure, depuis l'enregistrement jusqu'à la procédure de recours en passant par la notification de la décision, pour autant que le destinataire ait donné son accord (voir art. 94). L'al. 1 énumère les personnes qui devront se faire enregistrer.

Les personnes visées aux let. a, b et f qui omettront de s'enregistrer causeront à l'OFDF un surcroît de travail considérable. En effet, elles l'obligeront à effectuer toute la correspondance, y compris la notification de la décision, par voie postale. C'est la raison pour laquelle l'OFDF pourra percevoir un émolument pour le surcroît de travail (al. 2). S'agissant des autres personnes, l'OFDF leur refusera la réduction (let. c), le renseignement (let. d), la prise en compte des véhicules de remplacement (let. e), l'exonération (let. g) ou le remboursement (let. h).

L'obligation de s'enregistrer ne concernera pas, notamment, les personnes qui établiront les kilomètres parcourus manuellement avec le service de saisie NMTS ou qui seront assujetties à la RPLF. Ces personnes pourront s'enregistrer volontairement auprès de l'OFDF (al. 3).

---

<sup>12</sup> LD ; RS 631.0

<sup>13</sup> [Enregistrement pour les services numériques de la Douane suisse dans l'ePortal \(Onboarding\) \(admin.ch\)](#)

*Art. 93 Procédure électronique*

L'art. 93 prévoit que l'OFDF puisse imposer l'exécution de certaines procédures par voie électronique, en vertu de l'art. 90, al. 1, et en relation avec l'art. 28, al. 2, de la LD. Les procédures doivent alors être traitées sur le portail spécifiquement prévu à cet effet. En l'état actuel des choses, les procédures de taxation, de remboursement et d'opposition sont plus particulièrement concernées. Il incombera à ces personnes de vérifier régulièrement sur le portail si de nouveaux documents sont accessibles en ligne (al. 2).

*Art. 94 Notification électronique de décisions*

Les décisions peuvent être notifiées sur le portail visé à l'art. 93 avec le consentement de leur destinataire uniquement. Lorsque cet accord a été donné, elles sont considérées comme notifiées avec le premier accès en ligne. Pour éviter qu'il ne soit frauduleusement ajourné, les décisions seront de toute façon réputées notifiées au plus tard 7 jours après leur mise en ligne dans le portail. Ce délai recoupe celui des décisions envoyées par la poste qui n'ont pas pu être distribuées et que le destinataire n'ira jamais récupérer (voir art. 20, al. 2<sup>bis</sup>, de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative [PA]<sup>14</sup>). En l'absence de consentement, les décisions seront notifiées par la poste.

## **Titre 10 : Dispositions finales**

### **Chapitre 1 : Exécution**

*Art. 95 Compétences en matière de perception de la redevance*

L'art. 95 règle les compétences pour l'exécution de l'ordonnance entre la Confédération et les cantons. Il reprend pour l'essentiel la réglementation en vigueur.

Les cantons sont complètement déchargés de certaines tâches liées à la RPLP. Lors de la mise en circulation d'un véhicule soumis à la redevance, il ne faut plus exiger de rapport de contrôle de montage pour vérifier si le véhicule est équipé d'un système de saisie. Cela n'est plus requis pour les systèmes qui ne sont plus installés de manière fixe. Les cantons resteront par contre responsables de la perception de la RPLP pour les véhicules suisses et, sur demande de l'OFDF, du refus ou du retrait du permis de circulation et des plaques de contrôle si le détenteur d'un véhicule suisse refuse, par exemple, d'acquitter la RPLP (voir art. 14a P-LRPL).

*Art. 96 Mise à disposition des données nécessaires concernant les véhicules et les détenteurs*

L'al. 96 a été adapté à la pratique et complété. Lors de la mise en place de la RPLP, seules les autorités cantonales d'admission à la circulation étaient compétentes pour déclarer les données nécessaires à la perception de la redevance. L'Office fédéral des routes (OFROU) a ensuite repris cette tâche dans la plupart des cas d'application, sur la base du SIAC, qu'il gère. Cela a permis de réduire le nombre d'interfaces. Les autorités cantonales d'immatriculation resteront cependant co-responsables car ce sont elles qui procèdent à la saisie des données et aux mutations dans le SIAC, et qui répondent de l'exactitude des données. À l'avenir, les données ne seront plus transmises à l'OFDF, mais mises à sa disposition via un accès en ligne.

*Art. 97 Édiction de directives*

L'OFDF a la compétence d'édicter les directives nécessaires à l'exécution. Il établira en particulier des directives à l'intention des cantons et des autorités cantonales d'immatriculation pour la perception et le décompte de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds.

---

<sup>14</sup> PA ; RS 172.021

*Art. 98 Indemnisation pour les charges liées à l'exécution*

Les autorités chargées d'exécuter la LRPL et l'ORPL continueront d'être indemnisées pour leurs dépenses (al. 1). L'al. 2 crée la base légale qui permettra aux autorités d'exécution de percevoir des émoluments pour les dépenses spéciales. Il s'agit de dépenses nécessaires du fait que les personnes assujetties à la redevance ne respectent pas les procédures prescrites. Cela concerne plus particulièrement le traitement des oppositions à des taxations par appréciation, consécutives à l'omission de déclaration des kilomètres parcourus par la personne assujettie à la redevance, ou les émoluments perçus par les autorités cantonales d'immatriculation lorsque le retrait des plaques de contrôle doit être ordonné.

*Art. 99 Contributions pour les contrôles du trafic des poids lourds*

La Confédération continuera d'allouer des contributions aux cantons qui effectuent davantage de contrôles des poids lourds en vue de transférer sur le rail le trafic lourd de marchandises à travers les Alpes. Le calcul et le montant des contributions sont fixés dans des conventions de prestations que le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication conclut avec les cantons. En 2022, elles se sont élevées à 26,1 millions de francs (voir budget 2022 des unités administratives, volume 2B, A231.0308, p. 354). En 2023, elles devraient atteindre 39 millions de francs environ (voir 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 pour la perception de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, tableau 5).

*Art. 100 Décompte de la redevance forfaitaire*

L'art. 100 régit le décompte avec les cantons qui prélèvent la RPLF pour les véhicules suisses. Bien établie, la procédure en vigueur a fait ses preuves. Cette disposition ne fait l'objet que d'une modification rédactionnelle. L'OFDF règle les détails dans ses directives d'exécution (voir art. 97).

## **Chapitre 2 : Abrogation et modifications d'autres actes**

*Art. 101*

L'abrogation et la modification d'autres actes sont réglées à l'annexe 5.

L'entrée en vigueur de l'ORPL entièrement révisée abroge la précédente ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ch. I, annexe 5).

Il faudra aussi modifier (ch. II) :

- l'ordonnance du 23 août 2017 sur le traitement des données dans l'OFDF<sup>15</sup> ;
- l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV)<sup>16</sup> ;
- l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)<sup>17</sup>.

Les explications relatives aux adaptations des ordonnances précitées figurent dans les commentaires concernant l'annexe 5.

---

<sup>15</sup> OTD-OFDF ; RS 631.061

<sup>16</sup> OAV ; RS 741.31

<sup>17</sup> OAC ; RS 741.51

### **Chapitre 3 : Disposition transitoire**

#### *Art. 102      Appareils servant à établir les kilomètres parcourus*

Par égard pour le secteur des transports, il n'est pas possible de passer de la RPLP II à la RPLP III et, par conséquent, d'équiper tous les véhicules des nouveaux systèmes de saisie embarqués à une date de référence précise. Durant une phase de transition, les deux systèmes RPLP II et RPLP III devront par conséquent être exploités en parallèle. Le début de cette exploitation parallèle dépendra du nombre de prestataires agréés et de la mise en service effective du NETS par le prestataire mandaté. Au début, il devra donc être possible d'équiper les nouveaux véhicules avec l'ancien appareil de saisie. L'art. 102, al. 1, garantit que l'OFDF peut délivrer les anciens appareils de saisie en vertu de l'art. 15 de l'ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL actuelle) jusqu'au 31 décembre 2024. Au plus tard à cette date, l'infrastructure nécessaire à l'installation des anciens appareils sera mise hors service. À partir de cette date, les véhicules ne pourront plus être équipés que des nouveaux systèmes de saisie embarqués.

Les appareils de saisie délivrés par l'OFDF en vertu de l'actuelle ORPL pourront être utilisés jusqu'à la mise en place d'un nouveau système de saisie embarqué, mais jusqu'au 31 décembre 2025 au plus tard. Ils devront ensuite être restitués à l'OFDF, sur demande (par ex. lorsque la personne assujettie à la redevance omet la déclaration). Après restitution des appareils, l'OFDF pourra consulter lui-même ou faire consulter les données et procéder à la taxation sur cette base (al. 2). Pour les appareils de saisie remis conformément à l'ORPL en vigueur, les dispositions de celle-ci demeurent applicables (al. 3).

#### *Art. 103      Établissement des kilomètres sans appareil de saisie pour les véhicules automobiles à moteur étrangers*

Les détenteurs de véhicules à moteur étrangers, qui établissent les kilomètres parcourus manuellement selon l'ORP actuelle, peuvent utiliser l'infrastructure existante (terminal de taxation et ID Card) jusqu'à sa mise hors service conformément à l'ORPL actuelle. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au plus tard, ils seront tenus d'établir les kilomètres parcourus sur la base du nouveau droit.

#### *Art. 104      Transport de bois brut, de lait en vrac ou d'animaux de rente*

Les engagements déposés par les détenteurs pour des véhicules servant uniquement au transport de bois brut, de lait en vrac ou d'animaux de rente restent valables jusqu'à ce que ces véhicules soient équipés d'un nouveau système de saisie embarqué, soit jusqu'au 31 décembre 2025 au plus tard. À partir de cette date, ils devront présenter une déclaration d'engagement au sens de l'art. 93.

#### *Art. 105      Autorisations de déroger à l'obligation d'utiliser un système de saisie*

Les autorisations délivrées par l'OFDF pour exempter des véhicules de l'obligation d'utiliser un appareil de saisie selon le droit en vigueur et permettre l'utilisation du carnet de route conservent leur validité jusqu'au 31 décembre 2025 au plus tard. Ensuite, les kilomètres parcourus devront être établis en principe avec un procédé automatisé. Lorsqu'un véhicule ne peut être équipé d'un système de saisie embarqué ou que le nombre de kilomètres parcourus est faible, les détenteurs peuvent déposer une demande auprès de l'OFDF pour l'établissement manuel des kilomètres parcourus (voir art. 22).

#### *Art. 106      Autorisations de déroger à l'obligation de payer la redevance*

L'OFDF a exempté des véhicules de l'assujettissement à la redevance sur demande, en vertu de l'art. 3, al. 2, de l'ORPL en vigueur, notamment eu égard aux conventions internationales, pour des raisons humanitaires, ou pour des courses d'intérêt public à caractère non commercial. L'art. 2, al. 2, dispose que l'OFDF possède toujours cette compétence.



L'art. 106 prévoit que les autorisations accordées pour une durée indéterminée avant l'entrée en vigueur de cette ordonnance sont valables jusqu'au 31 décembre 2025 ou 2026. Ensuite, les détenteurs auront l'obligation de demander une autorisation conformément au nouveau droit. À l'avenir, il ne sera plus délivré d'autorisation pour l'utilisation de véhicules dans des communes non raccordées au réseau routier public (localités sans voitures).

*Art. 107 Remboursement de la redevance pour les parcours initiaux et terminaux du TCNA*

La demande de remboursement de la redevance pour les parcours initiaux et terminaux du TCNA doit comprendre tous les parcours initiaux et terminaux du TCNA effectués par tous les véhicules du détenteur au cours d'un mois civil (voir art. 18, al. 3). L'art. 107 dispose que la procédure de remboursement doit être exécutée selon le nouveau droit si la personne requérante détient au moins un véhicule à moteur équipé d'un système de saisie embarqué conforme à ce nouveau droit. D'un point de vue économique, il est pertinent d'effectuer dans ce cas la procédure de remboursement pour l'ensemble des véhicules à moteur.

*Art. 108 Remboursement de la redevance forfaitaire pour dix jours librement choisis*

Les justificatifs de paiement de la RPLF délivrés pour des véhicules à moteur étrangers avant l'entrée en vigueur de cette ordonnance demeurent en principe valables jusqu'à leur date d'expiration. À l'avenir, il ne sera plus possible d'acquitter la RPLF pour dix jours librement choisis (art. 34, al. 1, let. b, ORPL actuelle). Ces justificatifs de paiement conserveront leur validité jusqu'au 31 décembre 2024 au plus tard. L'OFDF remboursera gratuitement sur demande les jours qui n'auront pas été validés à cette date. Les justificatifs de paiement pour d'autres périodes fiscales demeurent valables jusqu'à leur date d'expiration.

*Art. 109 Traitement des données*

L'art. 109 garantit des délais de conservation identiques pour les données saisies avant et après l'entrée en vigueur de cette ordonnance. Un traitement différent sera évité.

## **Chapitre 4 : Entrée en vigueur**

*Art. 110*

La présente ordonnance entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2024, à l'exception du chapitre 5 du titre 2 (dispositions particulières applicables aux véhicules exonérés de la redevance) et du titre 4 (perception forfaitaire de la redevance).

Il faut du temps pour agréer les prestataires et équiper les véhicules soumis à la RPLP avec un système de saisie embarqué. Les RPLP II et III coexisteront donc en 2024 et 2025 dès la mise en service par les prestataires. Les dispositions particulières applicables aux véhicules exonérés de la redevance et les modifications relatives à la RPLF ne nécessitent pas une application parallèle. Les dispositions relatives à la RPLF pourront donc entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Quant aux dispositions particulières applicables aux véhicules exonérés de la redevance, elles pourront entrer en vigueur à une date ultérieure. Pour les véhicules à propulsion électrique, principalement concernés, les kilomètres parcourus ne devront à l'avenir être saisis qu'à des fins statistiques. Ces véhicules resteront exonérés de la redevance sur le trafic des poids lourds et ne sont actuellement pas équipés d'un appareil de saisie. Afin qu'une quantité suffisante de systèmes de saisie embarqués soit disponible pour équiper les véhicules soumis à la redevance, ces dispositions n'entreront en vigueur que vers la fin de l'exploitation parallèle, soit le 1<sup>er</sup> octobre 2025.

### Annexe 3

L'annexe 3 (actuelle annexe 4) présente le modèle de calcul pour la répartition de 76,5 % de la part des cantons conformément à l'art. 86. Elle a été totalement remaniée car l'annexe 4 prévue par le droit actuel ne comportait qu'un simple exemple de calcul.

Le nouveau tableau contient les critères de répartition visés à l'art. 86 (pondération incluse) pour l'année 2022 à partir de l'exemple du canton de Zurich. Ils sont libellés en milliers de francs sous la forme de valeurs absolues et de quotes-parts. Par exemple, la longueur du réseau de routes nationales et principales en 2022 était de 245,21 km dans le canton de Zurich et de 4151 km sur l'ensemble du territoire suisse. Au titre de ce critère, le canton de Zurich perçoit la somme de 451,90 francs par tranche de 100 000 francs de recettes (100 000 francs x 76,5% x 10% ÷ 4151 km x 245,21 km). Tous critères confondus, le canton de Zurich perçoit un montant de 11 850 francs par tranche de 100 000 francs de recettes, en vertu de l'art. 86. À cela s'ajoutent les parts découlant des art. 87 et 88.

La dernière ligne du tableau mentionne les sources des données utilisées par l'OFDF pour calculer les parts des cantons. Ces données proviennent de l'Office fédéral des routes (OFROU), de l'Office fédéral de la statistique (OFS), et de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Les cantons sont donc en mesure de vérifier le calcul de leurs parts.

### Annexe 5

- Abrogation de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> septembre 2000 sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports effectués sur les parcours initiaux et terminaux du trafic combiné non accompagné<sup>18</sup> et de l'ordonnance du 16 octobre 2000 sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports de bois brut<sup>19</sup>

Les détenteurs de véhicules soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds avec lesquels sont effectués des transports de bois brut ou des parcours relevant du TCNA reçoivent, s'ils le demandent, le remboursement de cette redevance de la part de l'OFDF. Conformément aux art. 10 et 11, al. 4, de l'ORPL en vigueur, la procédure de remboursement est réglée par voie d'ordonnance par le DFF.

En raison de la révision totale de l'ORPL, les compétences de réglementation de ces domaines sont transférées du DFF au Conseil fédéral. Celui-ci a jugé opportun d'inscrire les dispositions relatives à la procédure de remboursement au même endroit que les dispositions générales relatives au TCNA et au bois brut. Il s'agit de fournir une meilleure vue d'ensemble aux ayants droit en regroupant toutes les dispositions pertinentes dans une seule base légale. À cette fin, il convient de supprimer les compétences actuelles du DFF en matière de réglementation de la procédure de remboursement.

L'intégration des deux ordonnances du DFF dans l'ORPL n'entraîne aucune modification matérielle de la procédure de remboursement.

Par conséquent, il convient d'abroger les ordonnances du DFF sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports de bois brut et sur le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports effectués sur les parcours initiaux et terminaux du trafic combiné non accompagné.

Le 10 janvier 2024, le Conseil fédéral a adopté le message concernant la révision totale de la loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises<sup>20</sup>. Celui-ci prévoit de supprimer le remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds pour les transports effectués sur les parcours initiaux et terminaux du TCNA et de le remplacer par un

---

<sup>18</sup> RO 2000 2621

<sup>19</sup> RO 2000 2739

<sup>20</sup> FF 2014 3687

autre système d'incitation. En raison de l'entrée en vigueur de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises, il convient d'abroger les dispositions correspondantes de la LRPL et de l'ORPL.

- Ordonnance sur le traitement des données dans l'OFDF

Les adaptations de l'annexe 67 sont présentées ci-après pour l'OFDF dans l'appendice relatif à la modification de l'ordonnance sur le traitement des données.

L'annexe 68 est abrogée. En effet, les dispositions relatives à la centrale d'exécution et de sanction de la RPLP ne sont plus requises avec l'introduction de la RPLP III.

Le ch. 4 de l'annexe 72a est complété avec le ch. 4.3. Dès lors, il est possible d'échanger des données avec le système d'information pour la redevance sur le trafic des poids lourds, afin de vérifier si la redevance pour l'utilisation des routes nationales a été acquittée pour une plaque de contrôle donnée. Cela permet d'examiner si la redevance sur le trafic des poids lourds a été payée pour une plaque minéralogique déterminée.

- Ordonnance sur l'assurance des véhicules

*Art. 10b, al. 1, let. b, et annexe 5, ch. 4, let. d* : étant donné que l'installation d'un système de saisie embarqué ne sera plus une condition nécessaire pour l'immatriculation, il ne faudra plus remettre à l'autorité d'immatriculation les documents relatifs à la redevance sur le trafic des poids lourds pour obtenir l'autorisation provisoire de circuler.

*Art. 24, al. 4, phrase introductive* : l'al. 4 règle les transports de choses que peuvent effectuer les véhicules automobiles lourds circulant avec un permis de circulation collectif. L'art. 24 ne restreint pas cependant les transports de choses effectués avec des véhicules automobiles légers. La formulation en vigueur autorise par conséquent les transports de choses effectués par des tracteurs à sellette légers associés à des remorques lourdes. C'est un moyen de contourner la RPLP. Il faudra donc ajouter dans la phrase introductive la mention «ou les remorques lourdes».

- Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière

*Art. 71, al. 1, let. e* : étant donné que l'installation d'un système de saisie embarqué ne sera plus une condition nécessaire pour l'immatriculation, cette disposition pourra être modifiée. Lors de la mise en circulation d'un véhicule soumis à la redevance, l'autorité cantonale d'immatriculation doit simplement vérifier si l'OFDF a requis un refus de délivrance du permis de circulation et de la plaque de contrôle conformément à l'art. 14a de la LRPL. Si ce n'est pas le cas, le permis de circulation et la plaque de contrôle peuvent être délivrés.

*Art. 75, al. 5* : l'adaptation de l'art. 71, al. 1, let. e, introduit pour la première fois le terme « Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières ». C'est pourquoi, à l'art. 75, al. 5, il convient d'utiliser le sigle « OFDF » au lieu du terme « Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières ».

*Art. 106, al. 1, phrase introductive et let. c, et al. 2, let. d* : l'art. 106 règle les motifs de retrait du permis de circulation. En présence des motifs visés à l'al. 1, le permis de circulation doit impérativement être retiré. En présence des motifs visés à l'al. 2, il peut être retiré. L'art. 14a P-LRPL se fonde sur un retrait impératif. Il faudra donc abroger l'al. 2, let. d, OAC et le déplacer à l'al. 1 en une nouvelle let. c. Par la même occasion, on reformulera la disposition pour l'harmoniser avec l'art. 14a P-LRPL.

*Annexe à la modification de l'ordonnance du 23 août 2017 sur le traitement des données dans l'OFDF (OTD-OFDF) / adaptation de l'annexe 67 et abrogation de l'annexe 68*

L'annexe 67 est harmonisée avec la RPLP III. L'annexe 68 est intégrée et abrogée.

Le ch. 1 définit les finalités du système d'information pour la redevance sur le trafic des poids lourds.

Le ch. 2 définit le contenu du système d'information en précisant quelles données peuvent y être stockées.

Le ch. 3 mentionne les personnes habilitées à traiter des données stockées dans le système d'information. Cette possibilité est exclusivement réservée aux collaborateurs de l'OFDF qui s'occupent de la perception et du remboursement de la redevance sur le trafic des poids lourds, du contrôle de la coopération à la perception de la redevance, ou de la poursuite et du jugement des infractions à la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

Le ch. 4 règle les échanges de données avec d'autres systèmes d'information. Des données d'encaissement de la redevance pourront être exportées vers les systèmes d'information pour les finances et la comptabilité (ch. 4.1). Les données pourront être échangées (ch. 4.2 et 4.3) avec le système d'information pour la perception de la vignette électronique (annexe 72a), afin de vérifier si un véhicule est soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds.

Le ch. 5 définit de manière exhaustive les données pouvant être communiquées à d'autres organismes ou à des tiers. Il s'agit d'une part des personnes ou services concernés par l'exécution (ch. 5.1) ou y participant d'une quelconque manière (ch. 5.2 et 5.3), et d'autre part des offices fédéraux pour l'accomplissement de leurs tâches (ch. 5.4 à 5.6).

Le ch. 6 définit la durée de conservation des données. En principe, les données stockées sont effacées cinq ans après leur saisie au plus tard. Pour les véhicules soumis à la RPLP, les points de cheminement selon le GNSS font exception. Leur suppression intervient dès qu'ils ne sont plus nécessaires. Le ch. 6.1 prévoit donc l'effacement de ces données lors de l'entrée en force de la décision de taxation au plus tard. Pour les véhicules soumis à la RPLP, les photos visées au ch. 2.6 seront effacées au bout d'un an au maximum à compter de l'entrée en vigueur de la décision de taxation. Pour les véhicules soumis à la RPLF, elles seront supprimées au plus tard au terme d'une année à compter de la constatation de l'acquiescement de la redevance. Les photographies des véhicules non soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds seront supprimées au plus tard 21 jours après qu'il ait été constaté que le véhicule n'était pas soumis à cette redevance. Ce délai tient au fait que les données seront transmises aux collaborateurs chargés du traitement avec un certain décalage.