

Perfectionnement de la redevance poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la LRPL)

Ouverture de la procédure de consultation

Aperçu des changements prévus par rapport au texte actuellement en vigueur.

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations LRPL (RS 641.81)

Articles	Droit actuel	Nouveau droit
Art. 1	¹ La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (redevance) doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic, dans la mesure où celui-ci ne compense pas ces coûts par d'autres prestations ou redevances.	¹ <i>La redevance sur le trafic des poids lourds</i> (redevance) doit assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts <i>que ce trafic occasionne à la collectivité</i> dans la mesure où il ne les compense pas par d'autres prestations ou redevances.
Art. 4	² Pour le transport des personnes par véhicules lourds, la redevance est forfaitaire. Elle se monte à 5000 francs par année au plus. Le Conseil fédéral peut l'échelonner en fonction des différentes catégories de véhicules.	² Pour le transport des personnes par véhicules lourds, la redevance est forfaitaire. Elle se monte à 5000 francs par année au plus. Le Conseil fédéral peut <i>adapter ce montant au renchérissement. Il peut fixer des catégories de redevance pour les véhicules.</i>
Art. 6	¹ La redevance est calculée sur la base du poids total autorisé du véhicule et du kilométrage. ² Dans le cas des ensembles de véhicules, le poids de l'ensemble autorisé pour le véhicule tracteur peut servir de référence. ³ La redevance peut en outre être perçue en fonction des émissions produites ou de la consommation.	¹ <i>Pour chaque véhicule, le montant de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est calculé sur la base:</i> <i>a. du poids total autorisé;</i> <i>b. du nombre de kilomètres parcourus sur le territoire douanier et</i> <i>c. des émissions ou de la consommation.</i> ² Dans le cas des ensembles de véhicules, le poids de l'ensemble autorisé pour le véhicule tracteur peut servir de référence <i>pour calculer la RPLP.</i> ³ <i>Le montant de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF) dépend du type et du poids total du véhicule.</i>
Art. 7	¹ Le produit de la redevance ne doit pas excéder les coûts d'infrastructure non couverts et les coûts supportés par la collectivité. ² Les coûts supportés par la collectivité correspondent au solde des coûts et des avantages externes de prestations de service public du trafic des poids lourds. ³ Les coûts et avantages externes du trafic des poids lourds seront tenus à jour régulièrement. Ces comptes seront établis en fonction de l'état des connaissances scientifiques.	¹ <i>Le montant de la redevance est calculé de sorte que les coûts d'infrastructure non couverts et les coûts occasionnés à la collectivité soient couverts, à moins que des traités internationaux ou des motifs liés à la perception ou au calcul s'opposent au montant de la redevance ou à son calcul. Le produit de la redevance ne doit pas dépasser l'ensemble de ces coûts.</i> ² <i>Le calcul des coûts occasionnés à la collectivité est tenu à jour régulièrement. Il est établi en fonction de l'état des connaissances scientifiques.</i> ³ <i>nouvel al. 2.</i>
Art. 8	¹ Le Conseil fédéral fixe les tarifs de la redevance de la manière suivant: <i>a. le taux doit être d'au moins 0,6 centime et ne doit pas dépasser 2,5 centimes par kilomètre parcouru et par tonne de poids total autorisé;</i>	¹ <i>En vue de la perception de la RPLP, le Conseil fédéral fixe des catégories de redevance pour les véhicules.</i> ² <i>Ce faisant, il tient compte des émissions ou de la consommation des véhicules, notamment:</i> <i>a. des émissions polluantes des véhicules,</i>



	<p>b. s'il est procédé à une augmentation généralisée du poids total autorisé pour fixer celui-ci à 40 t, le taux maximum est de 3 centimes. Le Conseil fédéral peut réduire ce taux d'un cinquième au plus pour les véhicules dont le poids total autorisé ne dépasse pas 28 t;</p> <p>c. dans le cas d'une application en fonction des caractéristiques d'émissions au sens de l'art. 6, al. 3, le taux applicable peut être considéré comme une moyenne: il sera relevé pour les véhicules produisant des émissions supérieures à la moyenne et réduit pour les véhicules produisant des émissions inférieures à la moyenne.</p> <p>² Le Conseil fédéral peut introduire les tarifs de manière échelonnée et les moduler par catégorie de véhicules. Il peut adapter au renchérissement le taux maximal de la redevance prévue à l'al. 1 dès le 1^{er} janvier 2005.</p> <p>³ Pour l'introduction de la redevance et l'adaptation des tarifs, le Conseil fédéral tient compte:</p> <ul style="list-style-type: none">a. des calculs relatifs aux coûts d'infrastructure non couverts ainsi que des coûts et avantages externes du trafic des poids lourds;b. de la compatibilité économique des tarifs de la redevance;c. des effets en matière d'aménagement du territoire et des conséquences sur l'approvisionnement des régions que les chemins de fer ne desservent pas, ou desservent insuffisamment;d. du fait que la redevance contribue à accroître la compétitivité du chemin de fer;e. des effets de la redevance quant aux reports éventuels de trafic sur les axes routiers des pays limitrophes.	<p>b. des émissions de gaz à effet de serre des véhicules ou</p> <p>c. de l'efficacité énergétique.</p> <p>³ À cet égard, le Conseil fédéral tient compte des traités internationaux et des exigences liées à la sécurité de planification des entreprises.</p>
Art. 8a		<p>¹ Le Conseil fédéral fixe pour chaque catégorie de redevance un tarif en centimes par kilomètre parcouru et par tonne de poids total autorisé.</p> <p>² À cet égard, il tient compte des prescriptions des traités internationaux et notamment:</p> <ul style="list-style-type: none">a. du calcul des coûts d'infrastructure non couverts et des coûts occasionnés à la collectivité;b. de l'impact macroéconomique du trafic lourd;c. des effets en matière d'aménagement du territoire et des conséquences sur l'approvisionnement des régions que les chemins de fer ne desservent pas, ou desservent insuffisamment;d. de la promotion de la compétitivité du chemin de fer;e. des effets de la redevance quant aux reports éventuels de trafic sur les axes routiers des pays limitrophes;f. du renchérissement.

Art. 8b		<p>¹ L'attribution à une catégorie de redevance se fait:</p> <p>a. pour les véhicules suisses, lors de l'admission à la circulation;</p> <p>b. pour les véhicules étrangers, lors de l'entrée sur le territoire douanier.</p> <p>² Si la personne assujettie ne démontre pas à quelle catégorie de redevance son véhicule appartient, celui-ci est attribué à la catégorie au tarif le plus élevé.</p> <p>³ Si elle le démontre ultérieurement, le véhicule est réattribué. S'il l'est dans une catégorie de redevance au tarif plus bas, la personne assujettie a droit au remboursement des redevances payées en trop, déduction faite d'un émolument pour frais administratifs. Le Conseil fédéral peut fixer un montant minimal pour le remboursement.</p>
Art. 11	<p>³ En l'absence d'indications fiables ou de pièces comptables, les assujettis peuvent être taxés d'office.</p> <p>⁴ La taxation d'office peut intervenir sous la forme d'une décision individuelle automatisée selon l'art. 21 de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données¹.</p>	<p>³ En l'absence d'indications fiables ou de pièces comptables, les assujettis à la RPLP peuvent être taxés d'office.</p> <p>⁴ La fixation de la RPLP peut intervenir sous la forme d'une décision individuelle automatisée selon l'art. 21 de la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données².</p>
Art. 19	<p>² La part de la Confédération au produit net est destinée en premier lieu au financement des grands projets ferroviaires, au sens de l'art. 23 des dispositions transitoires de la constitution fédérale, ainsi qu'à la couverture des coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte.</p>	<p>² La part de la Confédération au produit net est affectée au fonds régi par la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire³.</p> <p>^{2bis} Dans la mesure où le Conseil fédéral inscrit une réserve appropriée dans la planification financière du fonds d'infrastructure ferroviaire, la Confédération affecte les montants qui ne sont pas requis pour alimenter cette réserve à la compensation des coûts non couverts qui lui incombent au titre du trafic routier.</p>

Loi fédérale sur l'encouragement de l'acquisition de véhicules lourds à propulsion électrique dans le transport de marchandises (RS XXX)

Art. 1		<p>¹ La présente loi règle les mesures d'appoint dans le transport de marchandises visant à assujettir les véhicules lourds à propulsion électrique à la redevance sur le trafic des poids lourds selon la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL)⁴.</p> <p>² Sont considérés comme véhicules à propulsion électrique les véhicules lourds qui fonctionnent à l'aide d'une batterie électrique ou d'une pile à combustible à hydrogène.</p>
Art. 2		<p>¹ Le Conseil fédéral peut prévoir un tarif réduit de la RPLP pour les véhicules lourds à propulsion électrique.</p>

¹ RS 235.1

² RS 235.1

³ RS 742.140

⁴ RS 641.81



		<p>² S'il prévoit un tarif réduit pour lesdits véhicules, la réduction maximale correspond aux pourcentages suivants:</p> <ol style="list-style-type: none">la première année, 25 %;la deuxième année, 20 %;la troisième année, 15 %;la quatrième année, 10 %;la cinquième année, 5 %.
Art. 3		<p>¹ Si le Conseil fédéral prévoit des tarifs réduits pour les véhicules lourds à propulsion électrique, il peut prévoir des contributions d'investissement pour la première acquisition de véhicules lourds à propulsion électrique.</p> <p>² Les contributions d'investissement sont financées au moyen de la part de la Confédération au produit net de la RPLP qui n'est pas requise pour le fonds d'infrastructure ferroviaire en vertu de l'art. 19, al. 2^{bis}, LRPL⁵. Les crédits d'engagement nécessaires aux contributions d'investissement requièrent l'approbation par arrêtés fédéraux simples de l'Assemblée fédérale.</p> <p>³ Chaque contribution d'investissement s'élève au maximum au montant dont la redevance serait réduite pendant la durée de validité de la présente loi selon l'art. 2. Le calcul de ce montant se fonde sur une prestation de transport moyenne, fixée par le Conseil fédéral.</p> <p>⁴ La contribution d'investissement est accordée au détenteur pour chaque véhicule sous la forme d'une contribution à fonds perdu.</p> <p>⁵ Le Conseil fédéral règle les conditions de versement des contributions ainsi que leur montant.</p>
Art. 4		<p>¹ Si le Conseil fédéral prévoit des contributions d'investissement selon l'art. 3, le détenteur ne peut en faire usage qu'en renonçant aux tarifs réduits selon l'art. 2 jusqu'à ce que la prestation de transport moyenne (art. 3, al. 3) soit atteinte.</p> <p>² Une fois la prestation de transport moyenne atteinte, les véhicules cofinancés par la Confédération en vertu de l'al. 1 bénéficient du tarif réduit prévu à l'art. 2.</p>
Art. 5		<p>¹ Si un véhicule n'atteint pas la prestation de transport moyenne (art. 3, al. 3) avant l'expiration de la durée de validité de la présente loi, l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) exige le remboursement de la contribution d'investissement.</p> <p>² Si un véhicule cofinancé par la Confédération en vertu de l'art. 3, al. 1, est vendu avant l'expiration de la durée de validité de la présente loi et si, à cette date, il n'a pas atteint la prestation de transport moyenne (art. 3, al. 3), l'OFDF exige le remboursement de la contribution d'investissement.</p> <p>³ Le montant du recouvrement diminue proportionnellement au nombre de kilomètres parcourus avec le véhicule.</p>



Art. 6		<i>¹ Le détenteur du véhicule annonce sa vente à l'OFDF, sous la forme prescrite par ce dernier, en vertu de l'art. 4, al. 2.</i>
Art. 7		<i>Quiconque enfreint l'obligation d'annoncer selon l'art. 6 est puni d'une amende.</i>
Art. 8		<i>Si, par un ou plusieurs actes, l'auteur est passible de plusieurs amendes au sens de l'art. 7, l'OFDF peut augmenter la peine de manière appropriée.</i>
Art. 9		<i>Les infractions sont poursuivies et jugées par l'OFDF conformément à la loi fédérale du 22 mars 1974 sur le droit pénal administratif⁶.</i>
Art. 10		<i>¹ Le Conseil fédéral exécute la présente loi. ² Il édicte les dispositions d'exécution.</i>
Art. 11		<i>¹ La présente loi est sujette au référendum. ² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. ³ La présente loi est valable jusqu'au ...</i>