



Berne, 27 janvier 2016

Modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Rapport concernant les résultats de l'audition

Table des matières

1	Contexte	2
2	Groupes consultés et remarques préalables sur le recueil des avis	2
3	Procédure d'évaluation des avis exprimés	2
4	Avis général quant à la modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.....	2
5	Recueil des réponses aux différentes questions	4
5.1	Question 1.1 - Véhicules de la protection civile	4
5.2	Question 1.2 - Courses de transfert d'aéroport.....	5
5.3	Question 1.3 - Conservation de documents (engagement d'emploi)	6
5.4	Question 1.4 - Calcul du poids déterminant.....	7
5.5	Question 1.5 - Signe spécial pour les remorques exploitées sous plaques interchangeables.....	9
5.6	Question 1.6 - Remboursement pour les véhicules loués de l'armée et de la protection civile	11
5.7	Question 1.7 - Refus de l'autorisation de poursuivre le voyage et mise sous séquestre	11
5.8	Question 1.8 - Émoluments de l'AFD	12
5.9	Autres remarques concernant la modification de l'ORLP.....	13
5.10	Question 2.1 - Assujettissement à la RPLP des véhicules circulant sous plaques professionnelles	14
5.11	Question 2.2 - Voitures de livraison circulant avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes	16
	Annexe 1: Récapitulatif des avis réceptionnés	18
	Annexe 2: Évaluation détaillée des questions	20

Table des tableaux

Évaluation 1: Récapitulatif des avis réceptionnés	2
Évaluation 2: Question 1.1 - Véhicules de la protection civile	4
Évaluation 3: Question 1.2 - Courses de transfert d'aéroport.....	5
Évaluation 4: Question 1.3 - Conservation de documents (engagement d'emploi).....	6
Évaluation 5: Question 1.4 - Calcul du poids déterminant.....	7
Évaluation 6: Question 1.5 - Signe spécial pour les remorques exploitées sous plaques interchangeables	9
Évaluation 7: Question 1.6 - Remboursement pour les véhicules loués de l'armée et de la protection civile	11
Évaluation 8: Question 1.7 - Refus de l'autorisation de poursuivre le voyage et mise sous séquestre.....	12

Évaluation 9: Question 1.8 - Émoluments de l'AFD.....	12
Évaluation 10: Question 2.1 - Assujettissement à la RPLP des véhicules circulant sous plaques professionnelles	14
Évaluation 11: Question 2.2 - Voitures de livraison circulant avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes	16

1 Contexte

L'Administration fédérale des douanes (AFD) a mené du 17 décembre 2012 au 27 mars 2013 une procédure d'audition au sujet d'un projet de modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds¹. La révision envisagée vise notamment à adapter la procédure et à créer la possibilité de prendre des mesures permettant d'empêcher les abus ou de les découvrir.

2 Groupes consultés et remarques préalables sur le recueil des avis

La consultation a été adressée à 61 destinataires dont les cantons (services compétents), la Principauté de Liechtenstein, les associations faîtières nationales et les associations du domaine des transports. Deux d'entre eux ont expressément renoncé à exprimer leur avis. 23 autres ne se sont pas exprimés. Outre les instances cantonales expressément consultées, des unités administratives cantonales et d'autres associations et organisations se sont exprimées sur l'objet de la consultation publique. Tous les détails figurent à l'annexe 1.

Le 27 mars, l'AFD avait reçu 47 courriers dont 45 émanant des destinataires initiaux de la consultation: 26 cantons, 3 unités cantonales supplémentaires, 4 associations faîtières nationales de l'économie, 8 associations du domaine des transports et 4 autres organisations. **Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**
Évaluation 1: Récapitulatif des avis réceptionnés

Il est possible de consulter les avis dans leur version intégrale à la Direction générale des douanes (section Véhicules et redevances sur le trafic routier).

3 Procédure d'évaluation des avis exprimés

Les participants ont reçu un questionnaire comportant huit questions sur la modification prévue et deux autres sur une éventuelle modification ultérieure. L'évaluation des réponses suit la structure du questionnaire. Les remarques supplémentaires sur les questions sont résumées pour l'essentiel.

4 Avis général quant à la modification de l'ordonnance relative à une redevance sur le trafic des poids lourds

Deux tendances se dessinent: alors que les cantons, les associations faîtières nationales et les autres organisations sont majoritairement favorables aux modifications proposées, les associations routières, qui sont directement concernées, les rejettent.

La majorité des participants considère sur le fond comme judicieux d'exonérer de la redevance les véhicules loués par la protection civile. Les opinions divergent quant aux tâches donnant droit à l'exonération. Les partisans d'une interprétation restrictive craignent qu'en cas de travaux de remise en état on n'aboutisse à des distorsions de concurrence inacceptables. La modification prévue en ce qui concerne le remboursement pour les véhicules loués de l'armée et de la protection civile fait quasiment l'unanimité.

La proposition visant à soumettre à la redevance les courses de transfert d'aéroport est rejetée catégoriquement par la grande majorité des associations routières de même que par les cantons des Grisons et du Valais, directement concernés. Motifs invoqués par les participants concernés: les inégalités de traitement créées au sein de la catégorie des transports effectués dans le cadre d'une concession et la desserte insuffisante des régions alpines touristiques à partir des aéroports nationaux.

¹ Ordonnance du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ORPL; RS 641.811)

Une majorité de participants sont d'accord pour instaurer l'obligation de conserver les documents permettant de prouver que l'engagement d'emploi a été respecté et pour que la charge par essieu et ce type d'éléments ne soient plus pris en considération pour le calcul de la redevance. Toutefois, les participants directement concernés (associations faitières nationales et associations routières) rejettent catégoriquement ces modifications.

La majorité des participants rejettent la création d'un signe spécial pour les remorques exploitées sous plaque interchangeable au motif qu'elle serait disproportionnée, qu'elle impliquerait un surcroît de travail considérable pour les autorités de contrôle et les transporteurs et qu'elle constituerait une sanction injustifiée pour les conducteurs au comportement correct.

La grande majorité des participants approuvent que l'administration des douanes puisse refuser l'autorisation de poursuivre le voyage ou séquestrer le véhicule si des paiements anticipés ne sont pas effectués, si des sûretés ne sont pas fournies ou si des mesures de garantie ne sont pas mises en œuvre par le détenteur.

Ils approuvent aussi largement la modification de l'ordonnance sur les émoluments de l'AFD.

Ils rejettent par contre massivement l'hypothèse d'un assujettissement futur à la RPLP des véhicules circulant sous plaques professionnelles.

Quant à la question de savoir s'il faut obliger, à un stade ultérieur, les détenteurs de voitures de livraison admises à circuler avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes à équiper ces voitures d'un appareil de saisie RPLP, les avis sont partagés sans qu'aucune majorité claire ne se dégage.

5 Recueil des réponses aux différentes questions

Les chapitres qui suivent se réfèrent aux questions posées lors de la consultation. Le décodage détaillé des réponses figure dans les tableaux de l'annexe 2.

5.1 Question 1.1 - Véhicules de la protection civile

Approuvez-vous le fait que les véhicules loués par la protection civile puissent dorénavant être utilisés en exonération de la redevance:

- dans des interventions en cas de catastrophe, en situation d'urgence ou en cas de conflit armé, dans des interventions en faveur de la collectivité à l'échelle nationale, ainsi que dans le cadre de la formation?
- lors de travaux de remise en état, sur la base d'une demande présentée préalablement et pour autant qu'il n'en résulte aucune distorsion de concurrence?

(Art. 3, al. 1, let. abis, ch. 2 et 3 [nouveau], art. 12c [nouveau])

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 2: Question 1.1 - Véhicules de la protection civile

5.1.1 Approbation

AG, Section coordination de la protection civile AG, AI, AR, BE, BS, FR, GE, GL, GR, Office des affaires militaires et de la protection civile GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH; CP, USP; ATE; Chambre de commerce des deux Bâle, Association Initiative des Alpes

Remarques

GE, VD et NW considèrent qu'il n'y a pas lieu de distinguer les interventions réalisées à l'échelle nationale de celles réalisées à l'échelle cantonale et exigent un traitement égalitaire.

GE demande la modification de l'art. 3, al. 1, let. a^{bis}, ch. 2: "... pour des interventions *et des formations* au sens...".

VD souhaite que les véhicules employés à des fins de remise en état soit systématiquement exemptés de la redevance au motif que la procédure d'autorisation est trop compliquée.

FR et LU saluent la mise sur un pied d'égalité de l'armée et de la protection civile, qu'ils demandaient depuis longtemps.

GR considère comme faible la probabilité que la protection civile loue et utilise des véhicules civils pour des interventions déterminées, et que le cas échéant, ces véhicules doivent être traités comme ceux de l'armée ou de la protection civile.

Le CP et l'USP soulignent le fait qu'il ne doit en aucun cas y avoir distorsion de la concurrence.

5.1.2 Rejet

SG; USAM; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses; FER

Remarques

SG approuve l'exonération sur le fond mais, trouvant la procédure proposée trop lourde, propose l'exonération systématique des véhicules utilisés pour des travaux de remise en état.

Selon l'USAM, l'UPSA, auto-suisse, l'ASTAG, la FRS et la FER, rien ne s'oppose au traitement égalitaire de la protection civile et de l'armée en ce qui concerne l'exonération de la RPLP sous réserve que les véhicules loués soient exclusivement utilisés dans des interventions en cas de catastrophe, en situation d'urgence ou en cas de conflit armé, dans des interventions en faveur de la collectivité à l'échelle nationale ou dans le cadre de la formation. Ils rejettent en revanche explicitement toute exonération pour les véhicules loués et utilisés par la protection civile dans le cadre de travaux de remise en état en raison du risque de distorsion de la concurrence. Ils considèrent que l'instauration d'une procédure d'autorisation préalable n'y changerait rien, car elle alourdirait la charge administrative et qu'elle aurait une valeur purement formelle, l'OFPP étant à la fois le requérant et la première instance d'évaluation.

L'ASTAG demande qu'en cas d'instauration de l'exonération de la redevance on l'invite à une deuxième évaluation lors de la procédure d'autorisation.

Les Routiers Suisses voient dans cette mesure un alourdissement excessif de la charge administrative. De plus, le passage des interventions en cas de catastrophe aux travaux de déblaiement puis aux travaux de construction courants se fait très naturellement et entraînerait des distorsions de la concurrence.

5.1.3 Pas d'avis / pas concerné

BL, Centre de compétence pour le trafic lourd UR; ASSL; UTP, USIC; asa

5.2 Question 1.2 - Courses de transfert d'aéroport

Approuvez-vous le fait que les transferts de passagers entre un aéroport et un lieu ou une région touristique (courses de transfert d'aéroport) restent soumis à la redevance?

(Art. 3, al. 1, let. c)

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 3: Question 1.2 - Courses de transfert d'aéroport

5.2.1 Approbation

AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, ZG, ZH; CP, USP; ATE, UTP; Association Initiative des Alpes

Remarques

GE, l'USP et l'UTP considèrent que les courses de transfert d'aéroport ne relevant pas des lignes régulières et n'ayant pas de fonction de desserte, il n'y a pas lieu de les exonérer de la redevance.

BL demande l'extension de l'exonération aux véhicules d'entreprises de transport utilisés dans le cadre d'autorisations cantonales. Selon le texte proposé, les sociétés exploitant des lignes régulières de moins de dix trajets par jour et les transports scolaires seraient assujettis à la redevance.

NW souligne la distorsion de concurrence qui résulterait de l'exonération des courses de transfert d'aéroport.

5.2.2 Rejet

GL, GR, VS, USAM; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses; FER

Remarques

VS demande l'exonération des courses de transfert d'aéroport dans le canton du Valais eu égard à sa topographie et à sa fréquentation touristique.

GR considère comme inopportune la comparaison entre les courses de transfert d'aéroport et le transport d'écoliers ou de travailleurs, car les premières n'ont pas une fréquence quotidienne et concernent des passagers généralement peu au fait de la topographie locale et chargés de bagages. GR ajoute qu'il est la seule région touristique importante de Suisse à n'avoir aucune connexion directe avec l'aéroport de Zurich-Kloten, connexion qu'il demande depuis longtemps et que les CFF ont toujours refusé de mettre en place. GR considère donc qu'il est défavorisé par rapport aux autres régions touristiques.

L'USAM, l'UPSA, *auto-suisse*, l'ASTAG, la FRS et la FER considèrent que les conditions générales ont été durcies depuis la révision de l'ordonnance sur le transport de voyageurs, soumettant à concession les transferts de passagers entre un aéroport et un lieu ou une région touristique. Il n'est pas juste, ni logique sur le plan juridique, d'instaurer un durcissement (concession obligatoire) et de supprimer, dans un acte normatif ultérieur, l'allègement qui en découle (exonération de la redevance). Ces organisations considèrent en outre qu'il est absurde d'exiger l'égalité de traitement des courses de transfert d'aéroport avec le transport d'écoliers, le transport de travailleurs et les courses effectuées par une entreprise autre qu'une entreprise de transport ou pour le compte ou sur l'ordre de celle-ci, exclusivement pour sa clientèle, ses membres ou ses visiteurs, au motif qu'ils seraient «apparentés». Car de deux choses l'une: soit ces transports sont réellement «apparentés» et par conséquent soumis à l'un des deux régimes (concession obligatoire + exonération de la redevance ou autorisation obligatoire + redevance sur le trafic des poids lourds), soit ils ne le sont pas, et peuvent donc être traités différemment au regard des concessions/autorisations et de la RPLF.

Les Routiers Suisses exigent que l'ensemble du trafic soumis à concession soit exempté de la redevance sur le trafic des poids lourds.

5.2.3 Pas d'avis / pas concerné

Section coordination de la protection civile AG, BS, Office des affaires militaires et de la protection civile GR, SH, TI, Centre de compétence pour le trafic lourd UR, VD; ASSL; USIC; asa, Chambre de commerce des deux Bâle

5.3 Question 1.3 - Conservation de documents (engagement d'emploi)

Approuvez-vous le fait que les requérants doivent conserver pendant cinq ans les documents et justificatifs essentiels permettant de prouver que l'engagement d'emploi a été respecté et les présenter à la Direction générale des douanes sur demande de cette dernière?

(Art. 12b [nouveau])

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 4: Question 1.3 - Conservation de documents (engagement d'emploi)

5.3.1 Approbation

AG, Section coordination de la protection civile AG, AI, AR, BE, BL, FR, GE, GL, GR, Office des affaires militaires et de la protection civile GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, Centre de compétence pour le trafic lourd UR, VS, ZG, ZH; CP; Les Routiers Suisses, ATE; FER, Chambre de commerce des deux Bâle, Association Initiative des Alpes

Remarques

La FER approuve les mesures visant à éviter les distorsions de la concurrence.

La Chambre de commerce des deux Bâle considère comme utile la possibilité d'un contrôle pour éviter la fraude, d'autant qu'il n'est pas très compliqué pour le requérant de conserver les documents nécessaires.

5.3.2 Rejet

USP, USAM, UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS

Remarques

L'*USP* considère l'instauration de moyens de contrôle comme une régression pour les agriculteurs, car l'objectif initial était de réduire la paperasserie. L'*USP* considère en outre que la nature des justificatifs susceptibles d'être exigés n'est pas claire, ni s'ils auront un coût. L'*USP* rejette catégoriquement tout coût supplémentaire.

L'*USAM*, l'*UPSA*, *auto-suisse*, l'*ASTAG* et la *FRS* s'opposent à l'obligation de conserver les documents car elle alourdirait la charge administrative de la majorité des requérants honnêtes à cause de quelques brebis galeuses. Toute cette paperasserie leur paraît totalement disproportionnée. Elles estiment qu'il s'agit d'un problème d'exécution ou de contrôle et qu'un durcissement des consignes imposé à toutes les entreprises de transport ne suffirait pas à le régler.

5.3.3 Pas d'avis / pas concerné

BS, TI, VD; ASSL; UTP, USIC; asa

5.4 Question 1.4 - Calcul du poids déterminant

Approuvez-vous le fait que les restrictions mentionnées dans le permis de circulation, telles que charge par essieu, charge de la sellette d'appui, charge du timon et similaires, ne soient dorénavant plus prises en considération pour le calcul de la redevance?

(Art. 13)

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 5: Question 1.4 - Calcul du poids déterminant

5.4.1 Approbation

AG, AI, BE, BL, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, Centre de compétence pour le trafic lourd UR, VD, VS, ZG, ZH; CP, USP; ATE; Chambre de commerce des deux Bâle, Association Initiative des Alpes

Remarques

NW estime que cette modification permettrait de réduire les abus. Il ne serait plus possible de tricher sur le poids en utilisant des pneus moins fiables (plus "faibles").

L'*USP* et la *Chambre de commerce des deux Bâle* sont favorables à une simplification de la procédure de calcul de la redevance et donc à la mesure proposée. Ils trouvent complexe et coûteuse la prise en considération des restrictions mentionnées dans le permis de circulation telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui. La *Chambre de commerce des deux Bâle* précise qu'il faudra veiller à ce que cet allègement n'aboutisse pas, à terme, à une surcharge de travail, ce qui produirait l'effet inverse de celui recherché.

5.4.2 Rejet

AR; USAM; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses, USIC; FER

Remarques

auto-suisse, l'*USAM*, l'*UPSA*, l'*ASTAG*, la *FRS* et la *FER* sont d'avis que le surcoût financier ne serait pas négligeable, car la modification concerne plus de 250 requérants. Ils signalent que l'Etat engrange chaque année entre 150 000 et 195 000 francs de redevances supplémentaires au titre de la RPLP. Ils rappellent que la perception de la redevance, et en particulier de la RPLP, obéit à un principe fondamental. La base de calcul et le montant de la redevance doivent pouvoir être définies avec précision et évoluer en parallèle. La non-prise en considération de la charge par essieu, de la charge de la sellette d'appui, de la charge du timon et similaires porterait clairement atteinte à ce principe. Ces six participants considèrent que l'arrêt du Tribunal fédéral a clairement fixé que pour les véhicules articulés, le poids total assujéti à la RPLP doit correspondre au poids réellement autorisé pour le véhicule, ce qui confirme sans doute possible le principe évoqué plus haut. Ils ne voient donc pas pourquoi il faudrait, presque six ans après, rétablir et inscrire dans l'ORPL la pratique antérieure, jugée contraire au droit par le Tribunal fédéral, uniquement pour faire plaisir aux autorités. Ils considèrent que l'AFD aurait dû depuis longtemps développer (après instauration de la demande écrite) un système pratique, dans le but de simplifier la tâche et à sa propre administration et aux requérants. Ils trouvent la solution proposée trop modeste, inappropriée et non conforme aux termes ni à l'intention de la loi. Ils considèrent comme normal et comme une obligation légale le fait que les autorités d'exécution assument le coût administratif et financier de l'adaptation aux systèmes électroniques. Si la saisie et le traitement automatiques se révélaient irréalisables, ils exigent que soit au moins maintenu le système manuel actuel.

Ils exigent en outre que l'on précise clairement dans l'art. 13, al. 3, du projet d'ORPL que le poids déterminant pour la RPLP est maintenu à 40 t maximum, y compris pour le transport combiné (44 t) et les transports exceptionnels avec surcharge.

L'*USIC* signale que ces restrictions servent uniquement à l'exploitation effective du véhicule. Leur suppression aggraverait l'explosion des coûts d'une manière injustifiée.

Les Routiers Suisses exigent que malgré la baisse des demandes, il reste possible au cas par cas de demander une telle réduction, surtout pour les véhicules anciens. Les besoins continueront de toute façon de diminuer au fur et à mesure du renouvellement du parc de véhicules.

5.4.3 Pas d'avis / pas concerné

Section coordination de la protection civile AG, BS, Office des affaires militaires et de la protection civile GR; ASSL; UTP; asa

5.5 Question 1.5 - Signe spécial pour les remorques exploitées sous plaques interchangeables

Approuvez-vous le fait

- que les remorques suisses passibles de la RPLP exploitées sous plaques interchangeables doivent être munies d'un signe qui mentionne le poids total maximal autorisé figurant dans le permis de circulation et qui corresponde aux spécifications énoncées à l'annexe 5, et
- que le délai transitoire applicable aux remorques déjà immatriculées se monte à trois mois?
(Art. 13b [nouveau], art. 62c [nouveau], annexe 5 [nouveau])

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 6: Question 1.5 - Signe spécial pour les remorques exploitées sous plaques interchangeables

5.5.1 Approbation

AI, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SH, UR, Centre de compétence pour le trafic lourd UR; CP; Les Routiers Suisses, ATE; FER, Chambre de commerce des deux Bâle, Association Initiative des Alpes

Remarques

NE est ravi d'apprendre que l'on envisage d'instaurer à l'échelle nationale la signalisation obligatoire des remorques, mesure qu'il a lui-même suggérée à la Direction générale des douanes et qu'il applique d'ores et déjà au niveau cantonal.

JU demande s'il est prévu d'inscrire une mention correspondante dans le permis de circulation.

BL et le *CP* déplorent la longueur insuffisante du délai transitoire, qui devrait être d'au moins six mois selon *BL*.

Pour *GR*, cette mesure simplifiera le contrôle des poids déclarés: elle limitera les confusions et les déclarations fausses non intentionnelles, et la charge supplémentaire que représente pour les détenteurs l'achat des signes est justifiée par la souplesse qu'offrent les plaques interchangeables. *GR* considère par ailleurs que les signes en question devront être attribués par l'AFD et non par les autorités chargées du contrôle périodique, que les contrôles devront être effectués à l'occasion des contrôles du trafic lourd et qu'il est normal que les autorités cantonales assument ces contrôles supplémentaires étant donné que les cantons récupèrent une partie de la RPLP. Il faut toutefois limiter au maximum la charge administrative de ces autorités.

BE se demande s'il faut vraiment limiter cette règle aux remorques exploitées sous plaque interchangeable. Il demande que la disposition soit appliquée à toutes les remorques assujetties à la RPLP, car la décision de passer de la plaque individuelle à la plaque interchangeable et inversement est une décision à très court terme pour le détenteur. Il faut cependant éviter à toute force d'alourdir inutilement la tâche des autorités d'immatriculation.

SH estime que l'utilisation simultanée d'une même remorque sous plusieurs numéros d'immatriculation n'est pas possible dans MOFIS.

Pour *Les Routiers Suisses*, la signalisation obligatoire présente l'avantage, pour le chauffeur, qu'il pourra reconnaître de loin une remorque allégée.

Les Routiers Suisses et la *Chambre de commerce des deux Bâle* exigent que les coûts de production soient pris en charge par l'autorité et que les détenteurs ne doivent assumer que les coûts de fixation.

La *FER* approuve les mesures visant à éviter les distorsions de la concurrence.

5.5.2 Rejet

AG, AR, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; USP, USAM; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, USIC; asa

Remarques

TI, AR, AG, TG, ZG, ZH et *l'asa* estiment que si le risque d'abus concernant les remorques avec plaque interchangeable existe bel et bien, il est limité au regard du champ d'application de la RPLP.

Pour *TI, AR, AG, TG, ZG, ZH, l'USAM, l'UPSA, auto-suisse, la FRS* et *l'ASTAG*, la signalisation obligatoire est une mesure coûteuse et disproportionnée.

AR, VD, VS, AG, TG, ZG, ZH et *l'asa* exigent que le contrôle des signes soit confié non aux offices de la circulation ou à leurs entreprises délégataires mais à *l'AFD*, qui doit aussi être chargée de la remise des signes en question. Le contrôle prévu occasionnerait des frais supplémentaires pour les cantons. Ces participants rappellent que les contrôles périodiques officiels des véhicules routiers visent à vérifier que ces véhicules circulent dans des conditions sûres et qu'ils n'émettent pas de polluants interdits, et estiment qu'il n'est pas possible d'y ajouter des contrôles administratifs supplémentaires issus d'autres lois. Ils craignent même qu'en alourdissant ainsi les contrôles techniques périodiques avec des vérifications qui n'ont rien à voir, on ne nuise à la qualité de ces contrôles très importants pour la sécurité du trafic et la surveillance des émissions. Ils exigent donc qu'en cas d'instauration de ce nouveau signe, on supprime au moins *l'al. 4 de l'art. 13b* tel qu'il est prévu dans le projet d'ORPL.

VD propose soit de renoncer au signe et de prévoir, à la place, une mention spéciale avec le code 193 dans le permis de circulation, soit d'instaurer le signe pour toutes les remorques assujetties à la RPLP.

LU propose d'imposer de façon générale le signe à toutes les remorques assujetties à la RPLP et de ne pas l'inscrire dans *l'ORPL* mais dans *l'OETV*.

po, SZ, SO et *SG* ajoutent que les mentions figurant dans le permis de circulation ne permettent pas aux organes de contrôle de constater s'il s'agit d'un véhicule à plaque interchangeable.

NW et *OW* suggèrent qu'en cas de plaque interchangeable, on prenne en considération le poids total maximal autorisé de toutes les remorques.

OW considère que la mesure proposée ne sert à rien: quiconque souhaite se soustraire à la RPLP pourra trafiquer le signe envisagé ou le rendre illisible. *OW* s'interroge sur l'intérêt d'autoriser légalement les plaques interchangeables sur des remorques de classes de poids différentes.

SZ propose de remplacer le signe par une augmentation des amendes.

SO et *SG* exigent qu'on envisage sérieusement la suppression des plaques interchangeables pour les remorques.

SO estime en outre que les autorités (service des automobiles / office de la circulation routière) ne vérifient pas à l'heure actuelle le capteur de remorque des appareils de saisie RPLP parce qu'elles n'en ont pas reçu l'ordre.

L'USP considère que le signe envisagé n'a d'intérêt que pour les autorités quant à la taxation des remorques et qu'il n'entraînerait pour les détenteurs que des frais supplémentaires. Il considère le délai transitoire de 3 mois comme acceptable.

Pour *l'USAM, l'UPSA, auto-suisse, la FRS* et *l'ASTAG*, la mesure est inutile car on ne dispose d'aucune statistique sur les abus. Elles considèrent par ailleurs que *l'art. 13b, al. 3*, qui prévoit qu'en l'absence de signe, la redevance est automatiquement calculée sur la base du poids maximal autorisé de l'ensemble figurant dans le permis de circulation, constitue une norme pénale cachée, inacceptable sous cette forme et à cet endroit car elle sanctionnerait par une redevance plus lourde même ceux qui auraient correctement déclaré leur remorque, et qui acquitteraient donc la totalité de la RPLP. Ces participants estiment qu'une disposition aussi répressive, ne tenant aucun compte des faits concrets et fondée uniquement sur l'absence du signe, serait contraire aux principes non seulement du droit pénal mais aussi du droit fiscal. Ils exigent *l'abandon des art. 13b et 62c* et de *l'annexe 5*, et, en cas d'instauration de la signalisation obligatoire, un délai transitoire d'au moins 24 mois.

L'USIC considère que les transporteurs sont déjà de grands collecteurs d'impôt pour l'Etat et qu'il ne faut pas leur imposer de frais supplémentaires. Le surcoût engendré pour l'industrie automobile, faute de pouvoir être répercuté sur les clients, contribuerait à la hausse des frais et finirait par pénaliser le consommateur.

5.5.3 Pas d'avis / pas concerné

Section coordination de la protection civile AG, Office des affaires militaires et de la protection civile GR; ASSL; UTP

5.6 Question 1.6 - Remboursement pour les véhicules loués de l'armée et de la protection civile

Approuvez-vous le fait

- que, par analogie avec les art. 32 (remboursement lors de mise hors circulation, RPLF) et 33 ORPL (remboursement pour courses à l'étranger, RPLF), les montants inférieurs à 50 francs par demande ne soient pas remboursés pour les véhicules qui sont loués pour l'armée ou la protection civile (art. 3, al. 1, let. a et a^{bis}, ORPL), et
- que la demande de remboursement, accompagnée des documents nécessaires à son traitement, doive être présentée dans un délai d'une année après l'expiration de la période fiscale?

(Art. 33a [nouveau])

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 7: Question 1.6 - Remboursement pour les véhicules loués de l'armée et de la protection civile

5.6.1 Approbation

AG, Section coordination de la protection civile AG, AI, BE, BS, FR, GE, GL, GR, Office des affaires militaires et de la protection civile GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, TG, UR, VS, ZG, ZH; CP, USAM; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses, ATE; FER, Chambre de commerce des deux Bâle, Association Initiative des Alpes

Remarques

La FRS, l'ASTAG, l'USAM, l'UPSA, auto-suisse et la FER rejettent par principe l'exonération des véhicules loués par la protection civile, en particulier dans le cadre de travaux de remise en état. Si elle était néanmoins introduite, elles exigent l'égalité de traitement avec le transport professionnel de personnes et de biens. Elles sont par conséquent favorables au non-remboursement des montants inférieurs à 50 francs par demande et au fait que la demande de remboursement, accompagnée des documents nécessaires à son traitement, doive être présentée dans un délai d'une année après l'expiration de la période fiscale.

Les Routiers Suisses ont donné leur accord mais restent fondamentalement opposés aux réductions.

5.6.2 Rejet

AR; USP

Remarques

L'USP comprend que le traitement des demandes de remboursement a un coût administratif et qu'il est peu rentable pour les petits montants. En même temps, les détenteurs ont droit au remboursement pour les véhicules loués à l'armée ou à la protection civile. Elle ne voit donc pas pourquoi les montants inférieurs à 50 francs ne devraient pas être remboursés.

5.6.3 Pas d'avis / pas concerné

BL, SG, SZ, TI, Centre de compétence pour le trafic lourd UR, VD; ASSL; UTP, USIC; asa

5.7 Question 1.7 - Refus de l'autorisation de poursuivre le voyage et mise sous séquestre

Approuvez-vous l'extension de l'art. 50 habilitant l'AFD à refuser l'autorisation de poursuivre le voyage ou – pour autant que cela soit conforme au principe de la proportionnalité – à séquestrer le véhicule si des paiements anticipés ne sont pas effectués, si des sûretés ne sont pas fournies ou si des mesures de

garantie ne sont pas mises en œuvre par le détenteur?

(Art. 50)

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 8: Question 1.7 - Refus de l'autorisation de poursuivre le voyage et mise sous séquestre

5.7.1 Approbation

AG, AI, AR, BE, FR, GE, GL, GR, JU, NE, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, Centre de compétence pour le trafic lourd UR, VD, VS, ZG, ZH; CP, USP, USAM; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses, ATE; FER, Association Initiative des Alpes

Remarques

VD approuve la modification sous réserve que la mise sous séquestre soit confiée à l'AFD et non aux autorités cantonales.

GR et *Les Routiers Suisses* considèrent que c'est le moyen de garantir que les redevances dues seront bien acquittées et de supprimer ou de réduire les distorsions de la concurrence.

BE exige la transmission immédiate des plaques de contrôle et du permis de circulation à l'autorité d'immatriculation compétente.

Le *Centre de compétence pour le trafic lourd UR* exige que l'exécution ait lieu à la frontière.

Le *CP* est favorable à la mesure mais doute de sa mise en œuvre concrète.

L'*USP* considère la mesure proposée comme plus douce que le retrait des plaques de contrôle.

L'*UPSA*, *auto-suisse*, la *FRS*, l'*USAM*, l'*ASTAG* et la *FER* soulignent le fait que la mesure proposée étendrait les compétences de l'AFD. Elle entraînerait, pour les détenteurs fautifs suisses mais surtout étrangers, un renforcement du régime d'exécution, ce qui est tout à fait dans l'intérêt de la profession pour éviter les distorsions de la concurrence. Selon ces participants il est inadmissible, et injuste pour les détenteurs qui respectent leurs obligations, que les débiteurs de la RPLP qui ont omis de d'effectuer des paiements anticipés ou de fournir certaines sûretés poursuivent leurs activités de transport. Il faut disposer des moyens qui permettent d'agir contre les détenteurs négligents. Toujours selon ces participants, ces moyens devront être utilisés avec beaucoup de retenue, et surtout en cas de négligence intentionnelle, en gardant le sens des proportions et en veillant à l'égalité de traitement des détenteurs suisses et étrangers.

5.7.2 Rejet

Chambre de commerce des deux Bâle

5.7.3 Pas d'avis / pas concerné

Section coordination de la protection civile AG, BL, BS, Office des affaires militaires et de la protection civile GR, LU, NW; ASSL; UTP; USIC; asa

5.8 Question 1.8 - Émoluments de l'AFD

Approuvez-vous l'adaptation de l'ordonnance sur les émoluments de l'Administration fédérale des douanes?

(Modification du droit en vigueur, ch. 2; annexe, ch. 11)

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 9: Question 1.8 - Émoluments de l'AFD

5.8.1 Approbation

AG, AI, FR, GL, GR, JU, LU, NE, SO, TG, UR, Centre de compétence pour le trafic lour UR, ZG, ZH; CP; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, Les Routiers Suisses, ATE; FER, Association Initiative des Alpes

5.8.2 Rejet

USAM, USIC

Remarques

L'*USAM* est opposée par principe à toute augmentation des émoluments.

L'*USIC* estime quant à elle qu'il faudrait les réduire.

5.8.3 Pas d'avis / pas concerné

Section coordination de la protection civile AG, AR, BE, BL, BS, GE, Office des affaires militaires et de la protection civile GR, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, VD, VS; USP, ASSL; UTP; asa, Chambre de commerce des deux Bâle

5.9 Autres remarques concernant la modification de l'ORLP

5.9.1 Remarques générales

Le *CP* s'étonne que les art. 10 et 11 n'aient fait l'objet d'aucune question. Il craint - quoiqu'il s'agisse de modifications avant tout cosmétiques - que l'autonomie du DFF n'entraîne des effets indésirables. Il considère que la procédure n'est pas simple et que l'objectif est de résoudre le transfert de la route au rail. Il estime par ailleurs que les collaborateurs du DFF auront du mal à suivre l'évolution inexorable des aspects techniques, en particulier dans le cadre des procédures judiciaires.

5.9.2 Art. 3

BL, BE, JU, VS et *ZG* suggèrent que l'on exempte aussi de la redevance les véhicules lourds servant à entretenir et à déneiger les routes puisqu'ils ne sont utilisés que dans l'intérêt public.

5.9.3 Art. 10

Les Routiers Suisses, auto-suisse, l'USAM, l'UPSA, la FRS, l'ASTAG et la *FER* sont contre la suppression prévue de l'obligation pour les entreprises ferroviaires, les compagnies de navigation, les exploitants de gares de transbordement ou les administrations portuaires de coopérer à l'apport de la preuve relative aux parcours initiaux et terminaux effectués en TCNA, car elle serait contraire au principe de l'égalité de traitement. Ils ne voient pas pourquoi les détenteurs de véhicules devraient, eux seuls, continuer d'apporter la preuve que des courses donnant droit au remboursement ont été effectuées. Ils exigent le maintien du règlement actuel.

Les Routiers Suisses exigent en outre qu'on ne diminue pas l'obligation de coopérer à l'apport de la preuve relative aux parcours initiaux et terminaux effectués en TCNA.

5.9.4 Art. 11

VD exige que les véhicules transportant exclusivement des betteraves sucrières soient intégrés à la liste des véhicules cités à l'art. 11, al. 1 ORPL et assujettis à une redevance à 75 % du taux normal.

La *FER, auto-suisse, l'USAM, l'UPSA, la FRS et l'ASTAG* approuvent le principe de la modification, mais ils trouvent trop vague ou en tout cas trop généraliste la formulation de l'art. 11, al. 3, du projet d'ORPL. Il ne faudrait pas que par suite d'une mauvaise interprétation, il entraîne l'exclusion de certains types de transports qui bénéficient aujourd'hui du système de remboursement. Ils exigent par conséquent la suppression pure et simple de cet alinéa ou alors une reformulation qui mentionne explicitement la volonté de réglementer les "indispensables questions de procédure".

5.9.5 Art. 36a

L'ASSL voit dans la modification linguistique de cet article un allègement (réduit) en faveur des requérants, car la conclusion du contrat peut avoir lieu juste avant la demande, laquelle est donc formulée "dans le cadre" de la conclusion du contrat. Elle exige que cela soit rendu public et explicitement mentionné dans le rapport explicatif à l'intention du Conseil fédéral. Il est prêt à établir et à publier un mémento à ce sujet en collaboration avec la DGD.

5.9.6 Art. 36b

L'ASSL considère qu'il faudrait modifier cet article en raison de l'arrêt que le Tribunal administratif fédéral a rendu le 26 février 2013. Selon cet arrêt, le donneur de leasing doit, en cas de nouveaux retards de paiement, non seulement résilier le contrat de leasing mais aussi entreprendre des démarches supplémentaires pour faire retirer le véhicule de la circulation. Or, l'ASSL considère que l'autorité réglementaire n'a jamais eu l'intention d'exiger de telles démarches, car la DGD est libre de retirer elle-même le véhicule de la circulation de manière rapide et efficace, en retirant les plaques, par exemple. Elle trouve que, au cas où le preneur de leasing refuse de restituer le véhicule au donneur de leasing, cette procédure est plus économique qu'une procédure civile en vue de la restitution. Elle considère que rien ne permet de savoir que la résiliation au sens de l'art. 36b, let. a, implique non seulement la résiliation formelle du contrat mais aussi la prise de mesures visant à la restitution du véhicule. Selon l'ASSL, l'ordonnance ne dit pas clairement ce que le donneur de leasing doit faire. Exiger qu'il entreprenne des démarches supplémentaires est disproportionné. Elle exige que l'autorité réglementaire précise sa volonté et propose la modification suivante: "... si elle ne résilie pas le contrat par courrier recommandé dans un délai de 60 jours, en informant la Direction générale des douanes, aucune autre mesure n'étant exigée d'elle pour se libérer de sa responsabilité solidaire;". L'ASSL n'exclut pas par ailleurs de soumettre d'autres propositions dans le cadre du projet de traitement électronique des demandes de leasing, qui est en cours, en vue d'améliorer les procédures et de clarifier la situation juridique.

5.10 Question 2.1 - Assujettissement à la RPLP des véhicules circulant sous plaques professionnelles

Les véhicules circulant sous plaques professionnelles doivent-ils être soumis à la RPLP?

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 10: Question 2.1 - Assujettissement à la RPLP des véhicules circulant sous plaques professionnelles

5.10.1 Approbation

AI, BL, GE, GR, NE, NW, OW, UR; ATE; FER, Association Initiative des Alpes

Remarques

BL fait remarquer que cette modification serait conforme au principe de l'égalité de traitement.

GR, *NW* et *OW* saluent l'assujettissement à la RPLP de ces courses faussant la concurrence effectuées avec des véhicules appartenant aux professionnels.

GR propose de remplacer l'assujettissement à la RPLP par la suppression des dispositions spéciales de l'art. 24, al. 4, let. a et c, de l'ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV; RS 741.31), dont l'exécution serait plus simple.

OW soutient la proposition mais recommande qu'on renonce à la déclaration écrite au motif qu'elle serait impossible à contrôler, d'où un risque accru de fraude. Il faudrait par ailleurs que tous les véhicules soient équipés d'un appareil de saisie.

La *FER* approuve les mesures visant à éviter les distorsions de la concurrence.

5.10.2 Rejet

AG, AR, FR, GL, JU, LU, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH; CP, USAM; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS, USIC; asa, Chambre de commerce des deux Bâle

Remarques

VD propose de soumettre ces véhicules à une redevance forfaitaire.

JU et *VD* rappellent que l'utilisation des plaques professionnelles n'est autorisée que pour les transports prévus à l'art. 24 OAV. *JU* exige en outre le renforcement des contrôles de voitures de livraison munies de plaques professionnelles.

VS et *LU* font remarquer que l'assujettissement de ces véhicules à la RPLP sanctionnera avant tout ceux qui respectent la loi.

LU et *SH* considèrent qu'il n'est pas opportun de chercher à endiguer l'usage frauduleux des plaques professionnelles par une perception généralisée de la RPLP car seules les personnes qui respectent d'ores et déjà la loi rempliraient correctement la simple déclaration écrite qui est prévue. *LU* demande donc la création de consignes d'utilisation plus pratiques et plus faciles à contrôler (art. 24 OAV).

VS, *SH* et *SO* exigent un contrôle plus strict du respect de l'art. 24 OAV et l'alourdissement des amendes.

SO estime que la modification proposée défavorise les professionnels (courses de transfert ou d'essais, courses pour rejoindre le contrôle technique, dépannage de véhicules, etc.).

Pour *FR* et le *CP*, l'installation d'un appareil de saisie ou la taxation supplémentaire d'après la déclaration écrite de la prestation kilométrique sont des mesures disproportionnées par rapport aux recettes.

AR, *TG*, *ZG*, *ZH* et l'*asa* considèrent que les dispositions existantes et détaillées des art. 22 ss OAV suffisent.

AG fait remarquer que seuls les véhicules immatriculés sont assujettis à la RPLP, et que les véhicules munis de plaques professionnelles ne sont justement pas considérés comme étant immatriculés. Toute modification supposerait donc une révision de la LRPL et de l'OAV. Les modifications nécessaires de l'OAV seraient fondamentales et entraîneraient une charge supplémentaire excessive pour les détenteurs, les titulaires de permis de circulation collectifs, les assureurs, les autorités d'immatriculation, les autorités percevant l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur et les autorités de contrôle, ne serait-ce que parce que le système exigerait l'émission de permis de circulation collectifs différents pour les véhicules légers et les véhicules lourds, en relation avec des plaques professionnelles.

Pour l'*USAM* et l'*USIC*, il est exclu de soumettre ces véhicules à la RPLP car la branche utilise notamment ces plaques pour le transfert de véhicules non encore immatriculés.

Le *CP* estime que les transports de marchandises interdits sont très rares. Il fait en outre remarquer que la RPLP vise à favoriser le transfert des transports de la route au rail. C'est pourquoi il ne faut pas soumettre les plaques professionnelles à la RPLP.

L'*UPSA*, *auto-suisse*, la *FRS* et l'*ASTAG* constatent avec une certaine stupeur qu'avant même l'achèvement de la consultation en cours, sans parler de l'entrée en vigueur des modifications envisagées, on se penche déjà sur des modifications ultérieures. Elles exigent des propositions de modification concrètes. Elles trouvent inadmissible qu'on soumette aux participants des propositions vagues et qui n'engagent à rien, hors de tout cadre juridique. Elles considèrent qu'on ne peut pas légiférer ainsi à l'avance.

5.10.3 Pas d'avis / pas concerné

Section coordination de la protection civile AG, BE, BS, Office des affaires militaires et de la protection civile GR, SG, Centre de compétence pour le trafic lourd UR; USP, ASSL; Les Routiers Suisses, UTP

Remarques

BE fait remarquer que l'assujettissement de ces véhicules à la RPLP sanctionnera avant tout ceux qui respectent la loi. Il exige par conséquent un contrôle plus strict du respect de l'art. 24 OAV et l'alourdissement des amendes.

5.11 Question 2.2 - Voitures de livraison circulant avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes

Les détenteurs de voitures de livraison admises à circuler avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes doivent-ils être tenus d'équiper ces voitures de livraison d'un appareil de saisie RPLP?

Fehler! Keine gültige Verknüpfung.Évaluation 11: Question 2.2 - Voitures de livraison circulant avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes

5.11.1 Approbation

AI, AR, BE, BL, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TI, UR, Centre de compétence pour le trafic lourd UR; CP; Les Routiers Suisses, ATE; Association Initiative des Alpes

Remarques

JU demande si ces véhicules devront arborer un signe correspondant à l'arrière.

AR, GR, BL et *SZ* font remarquer que pour que cette nouvelle règle soit vraiment efficace, il faudrait étendre l'obligation d'équipement aux autres véhicules à moteur légers admis à circuler avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes. Or, une telle modification paraît démesurée compte tenu de son faible rapport coût-utilité.

BE ajoute que pour les détenteurs ne tractant des remorques assujetties à la RPLP que très rarement et sur des trajets courts, l'obligation d'équipement pourrait être intéressante, car il se peut qu'ils soient moins taxés au bout du compte que sous le régime RPLP. *BE* signale qu'il faudra adapter les applications informatiques (MOFIS, etc.) et exige un allongement de la période préparatoire.

BE et *SG* proposent par ailleurs qu'on examine l'opportunité du maintien, pour les véhicules à moteur légers des classes M et N (sauf tracteurs à sellette), de l'autorisation de tracter des poids de plus de 3,5 t. L'UE l'a supprimée pour la classe M1 depuis longtemps.

LU suggère qu'on envisage d'étendre l'obligation d'équipement aux tracteurs à sellette légers parce qu'on peut très bien envisager l'égalité de traitement dans l'autre sens (traiter les tracteurs à sellette légers comme les voitures de livraison).

NW et *OW* exigent que l'on mette un terme aux distorsions de la concurrence.

5.11.2 Rejet

AG, GL, SO, TG, VD, VS, ZG, ZH; USP, USAM; UPSA, ASTAG, auto-suisse, FRS; asa, FER, Chambre de commerce des deux Bâle

Remarques

VD, AG, SO, TG, ZG, ZH et *asa* considèrent que pour que cette nouvelle règle soit vraiment efficace, il faudrait étendre l'obligation d'équipement aux autres véhicules à moteur légers admis à circuler avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes. Il est possible selon eux d'immatriculer un véhicule soit comme voiture de tourisme, soit comme voiture de livraison. Mais une telle modification paraît démesurée compte tenu de son faible rapport coût-utilité.

SO exige que le poids remorquable autorisé pour les véhicules légers soit limité à 3,5 t.

VS estime que l'installation d'une unité embarquée (On-Board Unit, OBU) serait démesurée.

L'*USP* craint qu'à terme, les tracteurs industriels ne soient eux aussi soumis à l'obligation d'équipement puisqu'ils tractent des remorques assujetties à la RPLP.

L'UPSA, auto-suisse, la FRS, l'ASTAG et la FER constatent avec une certaine stupeur qu'avant même l'achèvement de la consultation en cours, sans parler de l'entrée en vigueur des modifications envisagées, on se penche déjà sur des modifications ultérieures. Elles exigent de la part de l'AFD des propositions de modification concrètes. Elles trouvent inadmissible qu'on soumette aux participants des propositions vagues et qui n'engagent à rien, hors de tout cadre juridique. Elles considèrent qu'on ne peut pas légiférer ainsi à l'avance.

5.11.3 Pas d'avis / pas concerné

Section coordination de la protection civile AG, BS, Office des affaires militaires et de la protection civile GR, SH; ASSL; UTP; USIC

Annexe 1: Récapitulatif des avis réceptionnés

1 Cantons	Abréviation
Canton	
– Canton d'Argovie	AG
– Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	AR
– Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	AI
– Canton de Bâle-Campagne	BL
– Canton de Bâle-Ville	BS
– Canton de Berne	BE
– Canton de Fribourg	FR
– Canton de Genève	GE
– Canton de Glaris	GL
– Canton des Grisons	GR
– Canton du Jura	JU
– Canton de Lucerne	LU
– Canton de Neuchâtel	NE
– Canton de Nidwald	NW
– Canton d'Obwald	OW
– Canton de Schaffhouse	SH
– Canton de Schwytz	SZ
– Canton de Soleure	SO
– Canton de Saint-Gall	SG
– Canton du Tessin	TI
– Canton de Thurgovie	TG
– Canton d'Uri	UR
– Canton de Vaud	VD
– Canton du Valais	VS
– Canton de Zoug	ZG
– Canton de Zurich	ZH
Unité administrative cantonale supplémentaire	
– Canton d'Argovie, département de la santé et des affaires sociales, division des affaires militaires et de la protection de la population, section coordination de la protection civile	Section coordination de la protection civile AG
– Canton des Grisons, office des affaires militaires et de la protection civile	Office des affaires militaires et de la protection civile GR
– Canton d'Uri, centre de compétence pour le trafic lourd	Centre de compétence pour le trafic lourd UR
2 Associations faïtières nationales	
Économie	
– Centre Patronal	CP
– Union suisse des paysans	USP
– Union suisse des arts et métiers	USAM
– Association suisse des sociétés de leasing	ASSL
3 Associations routières	
Industrie automobile	
– Union professionnelle suisse de l'automobile	UPSA
– auto-suisse, Association des importateurs suisses d'automobiles	auto-suisse
– Union suisse des carrossiers	USIC

Organisation faitière

- routesuisse, Fédération routière suisse FRS

Professionnels du transport

- ASTAG, Association suisse des transports routiers ASTAG
- Les Routiers Suisses

Association d'usagers de la route

- ATE Association transports et environnement ATE
- Union des transports publics UTP

4 Autres organisations

Représentants cantonaux

- asa - Association des services des automobiles asa

Association écologiste

- Association Initiative des Alpes

Économie

- Fédération des Entreprises Romandes FER
- Chambre de commerce des deux Bâle

Annexe 2: Évaluation détaillée des questions

Question 1.1 - Véhicules de la protection civile **Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

Question 1.2 - Courses de transfert d'aéroport **Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

Question 1.3 - Conservation de documents (engagement d'emploi)**Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

Question 1.4 - Calcul du poids déterminant**Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

Question 1.5 - Signe spécial pour les remorques exploitées sous plaques interchangeable **Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**
Question 1.6 - Remboursement pour les véhicules loués de l'armée et de la protection civile **Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

Question 1.7 - Refus de l'autorisation de poursuivre le voyage et mise sous séquestre **Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

Question 1.8 - Émoluments de l'AFD **Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

Question 2.1 - Assujettissement à la RPLP des véhicules circulant sous plaques professionnelles **Fehler! Keine gültige Verknüpfung.**

Question 2.2 - Voitures de livraison circulant avec un poids remorquable de plus de 3,5 tonnes **Fehler!**
Keine gültige Verknüpfung.