



2024.01954

P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

Monsieur Albert Röstli
Conseiller fédéral
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Date 8 mai 2024

Consultation : Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 14 février 2024, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de lancer une procédure de consultation sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

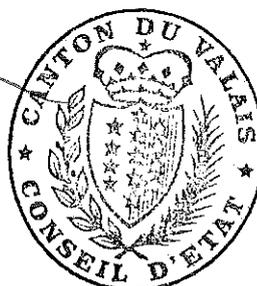
Afin de vous transmettre notre détermination, nous avons complété le document ci-joint intitulé « catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP ».

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Franz Ruppen



La chancière

Monique Albrecht

Annexe Catalogue de questions sur le perfectionnement de la RPLP

Copie à finanzierung@bav.admin.ch



Référence : BAV-021.9-6/1/3/4/1/1/1/1/3

Catalogue de questions sur le perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP (révision partielle de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds LRPL)

Objectifs

1. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral sur la nécessité d'agir pour perfectionner la RPLP ?

Oui, il est nécessaire de perfectionner la RPLP afin de traiter l'ensemble des poids-lourds, y compris les véhicules à propulsion alternative, afin de couvrir les coûts occasionnés par le trafic lourd. Ce perfectionnement vise à garantir une égalité de traitement envers tous les acteurs du transport routier et devrait éviter une distorsion de la concurrence.

2. Votre évaluation rejoint-elle celle du Conseil fédéral en ce sens que le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ou que des mesures devraient être prises pour réduire les coûts externes non couverts du trafic lourd ?

Les objectifs de la RPLP sont d'internaliser les coûts externes du trafic des poids-lourds auprès de ceux qui les occasionnent, de financer une partie de l'infrastructure ferroviaire et d'encourager le transfert de la route vers le rail. Avec le temps, sans mesure corrective, la décarbonation du parc de véhicules provoquera une réduction des recettes de la RPLP alors que les coûts externes ne diminueront pas. Cela doit être corrigé afin d'améliorer le degré de couverture des coûts.

3. Partagez-vous l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'effet de transfert de la RPLP doit être renforcé ?

La baisse constante du taux moyen de la RPLP n'incite pas à un transfert du transport de marchandises à travers les alpes vers le rail. Ce report modal est nécessaire pour répondre aux défis environnementaux et sécuritaires liés au transport de marchandises. Dès lors, il est important de renforcer cet effet de transfert.

4. Estimez-vous judicieuse la démarche consistant à perfectionner la RPLP dans les limites de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE (ATT), c'est-à-dire que la nouvelle RPLP corresponde aux dispositions actuelles de l'accord sans qu'il soit nécessaire de le modifier ?

Oui car les conditions de négociations ne sont actuellement pas réunies et une modification de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE prendrait beaucoup trop de temps.



Intégration proposée des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP

5. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour interpréter de manière large la notion de norme EURO inscrite à l'art. 40, par. 2, ATT, afin que les véhicules à propulsion électrique puissent être intégrés à la RPLP ?

Oui, car les véhicules à propulsion électrique, bien que n'émettant pas d'émission de gaz à effet de serre, génèrent comme n'importe quel poids-lourd des coûts externes élevés en termes d'embouteillages, de bruit, d'accidents et d'infrastructure.

6. Les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP au 1^{er} janvier 2031. Pensez-vous que cette intégration devrait avoir lieu plus tôt ou plus tard ?

Par analogie au délai de sept ans prévu par le Conseil fédéral visant à assurer la sécurité de planification pour les détenteurs de véhicules, la date du 1^{er} janvier 2031 est cohérente. Toutefois cette intégration pourrait avoir lieu plus tôt mais pas plus tard.

Catégories de redevance

7. Soutenez-vous la proposition d'élaborer la catégorisation exacte des véhicules dans le cadre de la révision ultérieure de l'ORPL et de l'actualiser régulièrement ?

Oui, afin de permettre une certaine souplesse pour suivre les évolutions technologiques des futurs véhicules et donc leur classification.

8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?

Oui

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO plus anciennes

Oui car plus respectueux de l'environnement. Dans la mesure du possible la catégorie EURO VII devrait être moins avantageuse que celle des véhicules à propulsion électrique (batterie ou pile à combustible) pour réduire l'utilisation des énergies fossiles.

10. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules pour lesquels l'appartenance à une catégorie de redevance ne peut pas être prouvée soient attribués à la catégorie de redevance la plus chère ?

Oui

Garantie de la sécurité d'investissement proposée

11. Soutenez-vous la proposition selon laquelle le Conseil fédéral devrait communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance ?

Oui, afin d'assurer la sécurité de planification pour les détenteurs de véhicules. Le délai est en phase avec la durée de renouvellement du parc appliquée par les entreprises.

Instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique

12. Laquelle des deux variantes des instruments d'incitation proposés pour les véhicules à propulsion électrique favorisez-vous ? Variante 1 ou variante 2 ?

La variante 2 qui propose, en plus d'un système de rabais, une contribution d'investissement pour l'acquisition de véhicules électriques.

13. Pour quelle raison avez-vous opté pour la variante 1 ou la variante 2 à la question 12 ?

La variante 2 a l'avantage d'encourager toutes les entreprises d'acquérir des véhicules électriques et leur donne le choix entre un système de rabais ou une contribution d'investissement. Cette variante s'adapte mieux aux spécificités et capacités financières de chaque entreprise.

14. À votre avis, à quel niveau devrait être fixée la prestation de transport moyenne déterminante pour le calcul des contributions d'investissement ?

Au même niveau que les rabais afin de ne pas créer d'inégalités de traitement.

Adaptations législatives

15. Approuvez-vous les modifications de loi proposées ?

Oui

Autres remarques

16. Avez-vous d'autres propositions pour perfectionner la RPLP ?

L'ordonnance sur la RPLP devrait également faire l'objet d'une révision, par exemple l'art. 4 ¹⁸ Perception forfaitaire de la redevance al.1 lit f, g et al.2 lit a, b. La méthode actuelle favorise dans certains cas le renoncement à l'utilisation de véhicules destinés au transport de marchandises. Toutefois ces véhicules sollicitent, en fonction de leur conception, des infrastructures et des nuisances similaires aux véhicules taxés sur la base tonne par kilomètre.

17. Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Non