

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Jean-François Cachin et consorts concernant les véhicules rail-route du M2

#### **Rappel de l'interpellation**

*Quelle ne fut pas ma surprise de constater, dans le cadre d'une visite des installations du nouveau métro automatique de Lausanne (m2), que les deux véhicules rail-route utilisés pour l'entretien des installations et le dépannage des rames sont soumis à la RPLP et ce même quand ils roulent sur le réseau privé de m2. Au vu de l'ordonnance fédérale du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, (641.811), et de son :*

*article 1- Objet et champ d'application*

*"La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (redevance) est perçue pour l'utilisation des routes publiques selon l'art.1, al. 2, de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)."*

*Etant donné que ces deux véhicules rail-route sont utilisés à plus de 95 %, pour ne pas dire à 100 %, sur le réseau du métro automatique de Lausanne (m2) et non sur des routes publiques, il me paraît primordial que le Conseil d'Etat se prononce sur les questions suivantes :*

- 1. Est-il normal que les deux véhicules rail-route des TL (VD 270 192 et VD 265 255), utilisés sur le réseau du métro automatique de Lausanne (m2), soient soumis à la RPLP ?*
- 2. Est-il normal que ces deux véhicules soient immatriculés par le Service des automobiles et de la navigation comme camion de transport et non, au vu de leurs équipements, comme machine de travail ?*
- 3. Si oui, quelles sont les mesures à prendre pour les exonérer de l'assujettissement à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) au même titre que les véhicules non soumis à la redevance selon art. 3 de ladite ordonnance du 6 mars 2000 ?*
- 4. Si non, quelle immatriculation est proposée aux TL par le Service des automobiles et de la navigation pour que ces deux véhicules soient non soumis à la RPLP ?*

*Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour l'attention qu'il portera aux questions précitées et pour les réponses qui y seront données.*

*Lausanne, le 10 mars 2008.*

*(Signé) Jean-François Cachin et 23 cosignataires*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

### **1 DÉFINITION DE LA RPLP ET PERCEPTION**

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2001 en lieu et place de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds. Elle est perçue sur l'ensemble du réseau routier et s'applique aux détenteurs de véhicules lourds tant suisses qu'étrangers. Sont passibles de la redevance les véhicules pour le transport de personnes et de marchandises d'un poids total excédant 3,5 tonnes. Les véhicules pour le transport de personnes sont taxés forfaitairement, ceux pour le transport de marchandises en fonction des prestations. La RPLP est calculée sur la base du poids total maximum autorisé, des kilomètres parcourus en Suisse et de la pollution engendrée par le véhicule tracteur.

Un appareil de saisie spécial a été développé afin que la perception de la redevance soit aussi simple que possible. Le recouvrement de la redevance est fondé sur un système informatique. Pour les véhicules suisses, l'appareil de saisie est obligatoire.

Les cantons perçoivent la redevance sur le trafic des poids lourds pour les véhicules taxés de façon forfaitaire. Pour les véhicules devant être taxés en fonction des prestations, ils effectuent la saisie des données, procèdent aux mutations nécessaires et transmettent les informations ainsi recueillies au système informatique central (SI RPLP) de l'Administration des douanes. Le SI RPLP constitue le cœur de toute la perception de la RPLP. C'est là que convergent tous les éléments de la saisie, du contrôle et de la facturation. La période fiscale est le mois civil. Au début du mois suivant, le détenteur assujéti à la redevance doit effectuer, à l'aide d'une carte à puce (carte de déclaration), une lecture des données relatives au kilométrage mémorisées dans l'appareil de saisie. L'annonce à la douane peut se faire à l'aide de la carte à puce (par la poste), mais le détenteur peut aussi procéder lui-même à la lecture des données et les transmettre par voie électronique (modem / Internet). Il a également la possibilité d'utiliser les données pour la gestion de son parc de véhicules. Les données kilométriques (déclaration) transmises sur la carte à puce ou par voie électronique sont reprises dans le SI RPLP. Elles y subissent un test de plausibilité. Une fois testées et le cas échéant corrigées, elles constituent la base pour le calcul de la redevance et la facturation. La redevance est échue 60 jours après la fin de la période fiscale et est payable dans un délai de 30 jours.

### **2 CAS DES VÉHICULES DES TL ET RÉPONSE AUX QUESTIONS**

#### **2.1 Préambule**

Les TL, entreprise détentrice des véhicules, les a immatriculés comme des camions. La perception de la RPLP étant du ressort de la Confédération (Direction générale des douanes), l'autorité d'immatriculation en l'occurrence le Service des automobiles et de la navigation (SAN) n'est pas informé par les usagers de leurs démarches en vue d'une exonération.

#### **2.2 Réponse aux questions**

##### **1. Est-il normal que les deux véhicules rail-routes des TL (VD 270 192 et VD 265 255), utilisés sur le réseau du métro automatique de Lausanne (m2), soient soumis à la RPLP ?**

Lors de l'immatriculation d'un véhicule, le SAN dispose des éléments techniques du véhicule mais n'est pas informé du but de l'utilisation du véhicule. Les deux camions des TL ont été immatriculés par leur propriétaire en tant que véhicule empruntant la voie publique et sont donc soumis à la RPLP, leur poids étant supérieur à 3,5 t.

##### **2. Est-il normal que ces deux véhicules soient immatriculés par le Service des automobiles et de la navigation, comme camion de transport et non, au vu de leurs équipements, comme machine**

## de travail ?

Les documents remis au SAN ne démontrent pas que les véhicules en question aient les caractéristiques de véhicules de travail. Ces camions sont prévus pour transporter des marchandises ou tirer des remorques. Ils ne répondent donc pas aux exigences concernant les véhicules de travail définies à l'art. 13 de l'Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) qui précise :

" Art. 13 Genres de voitures automobiles de travail

<sup>1</sup>Les "voitures automobiles de travail" sont des voitures automobiles avec lesquelles on n'effectue pas de transports de choses, mais qui sont construites pour faire un travail (scier, fraiser, fendre, battre, soulever ou déplacer des charges, exécuter des travaux de terrassement, déneiger, etc.) et ne disposent que d'un pont de charge réduit pour l'outillage et le carburant. Leur moteur peut aussi bien servir à propulser le véhicule qu'à entraîner les engins de travail.

<sup>2</sup>Sont assimilées aux voitures automobiles de travail :

a. les voitures automobiles au sens de l'al. 1, qui permettent le chargement provisoire d'une marchandise à transformer, durant le processus de travail ; b. les voitures automobiles munies d'une benne, servant à déplacer les matériaux sur les chantiers et n'empruntant la voie publique que pour des transferts à vide ; c. les voitures automobiles équipées d'engins de travail qui transportent sur de courtes distances des matériaux qu'ils chargent ou déchargent en roulant lors de l'entretien des routes ; d. les voitures automobiles des services du feu dont un tiers au moins de la charge utile ou du compartiment de charge est utilisé pour des appareils d'intervention transportés en permanence. Peuvent en outre exister des installations destinées au transport des pompiers ou des matières nécessaires à la lutte contre le feu.

<sup>3</sup>On distingue les genres de voitures automobiles de travail suivants :

a. les "machines de travail" sont des voitures automobiles de travail dont la vitesse maximale dépasse 30 km/h, par construction (tolérance : 10 %) ; b. les "chariots de travail" sont des voitures automobiles de travail dont la vitesse maximale ne peut dépasser 30 km/h, par construction (tolérance : 10%).

<sup>4</sup>Les voitures automobiles de travail peuvent être immatriculées comme voitures automobiles de transport si elles répondent à toutes les prescriptions applicables à ces véhicules et si les engins de travail ne masquent pas notablement la visibilité du conducteur ni n'entravent la circulation".

### **3. Si oui, quelles sont les mesures à prendre pour les exonérer de l'assujettissement à la redevance sur le trafic des poids lourds liés aux prestations (RPLP) au même titre que les véhicules non soumis à la redevance selon l'art. 3 de ladite ordonnance du 06 mars 2000 ?**

Le canton n'est pas compétent pour statuer sur une éventuelle exonération de la RPLP. Les demandes d'exonération doivent être effectuées auprès de la Direction générale des douanes (DGD) à Berne.

### **4. Si non, quelle immatriculation est proposée aux TL par le Service des automobiles et de la navigation pour que ces deux véhicules soient non soumis à la RPLP ?**

Les documents en possession du SAN confirment que l'immatriculation actuelle des camions est correcte et qu'ils ne peuvent pas être classés en l'état dans une autre catégorie de véhicules. Le SAN est cependant prêt à examiner ce cas quant à la classification si des éléments techniques nouveaux lui sont transmis par le détenteur.

### 3 CONCLUSION

La perception de la RPLP n'est pas de la compétence du canton de Vaud. Le Conseil d'Etat suggère que les TL entreprennent dans un premier temps des démarches auprès de la Confédération pour obtenir l'exonération de leurs deux camions si tel est leur souhait.

Si l'exonération n'est pas possible, le SAN pourrait proposer des pistes aux TL soit pour l'acquisition de véhicules non soumis à la RPLP ou examiner s'il est envisageable de transformer les camions actuels.

C'est aux TL d'examiner sur le long terme la solution la plus économique pour l'entreprise. Seule cette dernière connaît le coût annuel de la RPLP pour ses deux camions, les coûts d'investissements et les amortissements.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 25 juin 2008.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*