



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN
Rhein, Rhône, Donau, Alpen

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
Rhin, Rhône, Danube, Alpes

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL
Rijn, Rhône, Donau, Alpen

Résolution Taxation routière: l'UNION insiste sur la nécessité d'un système commun

Plusieurs Etats membres de l'UE envisagent actuellement l'introduction de redevances routières liées au kilométrage parcouru. L'Autriche et la Suisse ont déjà adopté des lois en ce sens.

- I. L'Union européenne des Chambres de commerce et d'industrie se déclare comme auparavant opposée à l'introduction de tels systèmes de taxation.
 1. Il est partout reconnu que, dans la plupart des pays, les recettes fiscales du trafic routier (taxation des véhicules automoteurs, taxes intérieures frappant les produits pétroliers, TVA sur ces dernières, taxes sur les poids lourds, péages) sont déjà deux fois plus élevées que les sommes investies par les pouvoirs publics dans la construction et l'entretien des infrastructures. La perception de redevances routières supplémentaires pour le financement des infrastructures de transport n'est donc pas justifiée.
 2. La question qui demeure est celle de la mise en balance des coûts externes et de l'utilité économique des transports. Compte tenu de l'état des connaissances actuelles, il ne serait pas crédible d'affecter au trafic poids lourds la plus grande part des coûts externes sans tenir compte de son utilité économique.
 3. L'intention de la Commission européenne et de nombreux gouvernements nationaux d'encourager un report modal en augmentant les charges financières sur le transport routier est vouée à l'échec. Le transport routier de marchandises est plus performant de par ses qualités spécifiques (flexibilité, satisfaction des clients, efficacité, fiabilité et rapidité). Une meilleure performance et efficacité des chemins de fer, d'avantage d'efforts pour satisfaire les besoins des clients ainsi que la concurrence intramodale au sein du ferroviaire seraient les seuls moyens pour améliorer, à moyen et à long terme, la position des chemins de fer par rapport au transport routier. Les redevances routières ont des effets incitatifs minimes, donc négligeables sur le transfert modal.



En fait, la taxation routière vise uniquement à générer de nouvelles sources de revenu pour les Etats. L'Union européenne de Chambres de commerce et d'industrie rejette un tel principe.

4. Selon l'état des connaissances actuelles, les coûts d'un tel système de taxation routière sont très élevés et représentent des charges supplémentaires pour le trafic routier. Une taxe globale sur les carburants, même si elle n'est pas perçue en fonction de trajets particuliers, pourrait représenter une forme de taxation routière simple, de coût modéré et corrélative à l'utilisation et à la puissance des véhicules. L'UNION propose donc une taxation routière sous forme d'une taxe globale sur les carburants.
- II. Si, en dépit de ces arguments factuels, certains pays européens décidaient néanmoins d'introduire de tels systèmes de taxation routière, l'UNION demande que les conditions suivantes soient préalablement remplies:
1. Les redevances perçues doivent être réinvesties obligatoirement dans la construction et l'entretien des réseaux de transport concernés. Les charges totales pour le trafic routier ne doivent pourtant pas augmenter. L'introduction d'un tel système de taxation routière doit être compensée par la réduction d'autres taxes.
 2. Après l'élimination des frontières à l'intérieur de l'Union européenne, de nouveaux obstacles aux transports ne doivent pas être créés sous forme de grandes stations de péage sur les autoroutes (l'Autriche planifie déjà de telles stations). La perception des péages doit s'effectuer sans porter atteinte à la fluidité du trafic.
 3. Vu l'impact de telles mesures pour les transports internationaux européens, l'UE doit garantir l'uniformité et la compatibilité du système d'enregistrement électronique. Les efforts pour réaliser le marché intérieur seraient compromis si chaque Etat membre utilisait des enregistreurs et cartes électroniques différents.
 4. L'augmentation des coûts de transport pour des raisons politiques va à l'encontre de l'intégration européenne et du soutien aux régions excentrées. Si les redevances routières ne s'appliquent pas à l'ensemble du réseau entier des autoroutes, mais uniquement à quelques endroits clés (comme l'Autriche le prévoit), ceci faussera la concurrence d'une manière inacceptable pour l'économie.
 5. Le Livre Vert de l'UE sur "Les prix équitables et efficaces pour les transports" ainsi que le Livre Blanc "Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures" proposent l'introduction de redevances routières pour garantir une répartition plus équitable des coûts de transport



routier et non pas une augmentation. La taxation routière ne doit donc pas augmenter les coûts pour les usagers des transports. De plus, tous les groupes de véhicules doivent participer de la même manière à la couverture des coûts; l'introduction de redevances routières uniquement pour les poids lourds est en contradiction avec les propositions de l'UE.

L'Union européenne des Chambres de commerce et d'industrie appelle donc l'Union européenne et les gouvernements nationaux à bien analyser les avantages et les inconvénients de la taxation routière. S'ils optent pour un tel système, ils doivent veiller à ce que les pays membres de l'UE et leurs voisins s'accordent sur la technologie, les tarifs et les échéanciers, tout en tenant compte des conditions mentionnées ci-dessus.

Rotterdam, 9 septembre 1999