



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

Redevances autoroutières: l'UECC revendique la stabilité des rentrées fiscales et l'affectation des recettes aux infrastructures

L'Allemagne, l'Autriche, les Pays Bas et la Suisse préparent ou ont déjà réalisé (pour ce qui concerne la Suisse) l'introduction d'une redevance autoroutière pour les poids lourds, proportionnelle au trajet parcouru. Ces redevances seront encaissées à l'aide d'un système électronique qui évite les stations de péage. L'élaboration des bases juridiques pour l'encaissement de ces redevances est actuellement en cours.

Dans plusieurs prises de position, l'Union européenne des Chambres de commerce et d'industrie (UECC) s'est toujours opposée à l'introduction d'une nouvelle taxe sur les transports visant au enchérissement du transport routier afin de contraindre un report modal de la route vers le rail. Il est maintenant unanimement reconnu que cette démarche conduit à un renchérissement prohibitif de la mobilité portant préjudice à la prospérité. C'est par l'introduction d'une concurrence intramodale que les chemins de fer doivent forger leur compétitivité par rapport au transport routier. L'UECC prend également position contre le fait de justifier l'instauration de nouvelles taxes sur les transports par les besoins financiers que nécessitent le maintien et l'extension des infrastructures des transports. Dans tous les Etats de l'UECC, les recettes des différentes taxes sur les transports (la taxation des véhicules, la taxe sur le carburant, la TVA, la TVA sur la taxe sur le carburant, la redevance poids lourds et les péages) sont deux à trois fois supérieures aux investissements publics dans ce secteur.

L'instauration des redevances autoroutières est maintenant justifiée par la restructuration de la méthode de financement : les nouvelles infrastructures ne doivent plus être financées par les impôts mais par les droits d'utilisation. L'Italie et la France encaissent des droits d'utilisation depuis des années déjà. Le nouveau système sera purement électronique et sera la seule façon de garantir un développement continu des infrastructures des transports. Cette méthode de financement sera aussi plus "équitable" et reflétera les propositions du Livre Blanc de l'UE sur une tarification équitable du transport routier.

L'UECC demande donc que les nouvelles redevances électroniques soient perçues dans le but de financer les infrastructures routières. Seules les dépenses pour la construction et le maintien du réseau routier doivent être prises en considération. Une stricte affectation des recettes pourra garantir une véritable augmentation des moyens financiers pour les infrastructures routières et éviter que les recettes soient utilisées pour d'autres objectifs politiques.

Etant donné qu'il ne s'agit pas, dans la philosophie du principe, d'une taxe supplémentaire mais d'une reconversion de taxes en droits d'utilisation et le transport routier couvrant d'ores et déjà amplement ses coûts, la nouvelle redevance ne doit pas alourdir les charges pour les utilisateurs des transports. Au contraire, les utilisateurs doivent profiter d'un allègement corrélatif des taxes sur le carburant et sur les voitures. Ceci facilitera l'harmonisation des systèmes de taxation et favorisera la réduction des distorsions de concurrence en Europe. Dans les divers pays membres de l'UE les taxes sur le carburant diffèrent d'un facteur de 10 d'un pays à l'autre.

L'Union européenne des Chambres de commerce et d'industrie Rhin, Rhône, Danube, Alpes (UECC) fédère environ 85 Chambres situées dans 11 pays européens et représente les intérêts de 2,5 millions entreprises européennes. Elle estime que la restructuration du financement des transports représente une chance réelle afin de générer les recettes nécessaires pour l'aménagement du réseau routier européen, pourvu que les conditions mentionnées ci-dessus soient remplies. Par contre, l'augmentation des charges sur le trafic de marchandises pénalise la distribution du travail dans l'économie, porte préjudice aux régions périphériques et nuit à l'intégration européenne.

Bâle, le 9 février 2001