Questions à M. le Conseiller fédéral Stich : taxes de circulation routière : aussi à l'étranger

Autor(en): **M.Z. / Stich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **31 (1985)**

Heft 10

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-848327

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Questions à M. le Conseiller fédéral Stich

Taxes de circulation routière: aussi à l'étranger

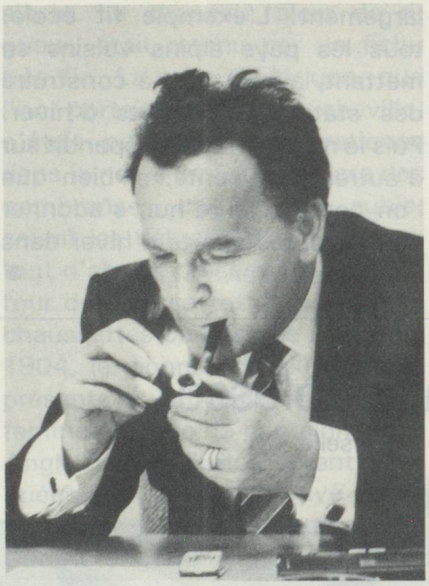
Pourquoi la Suisse a-t-elle introduit des taxes pour l'utilisation des routes? La taxe poids lourds, en quoi consiste-t-elle?

Ces taxes, et avant tout la taxe poids lourds (tpl), ont été introduites parce que les *frais routiers* causés par la circulation des véhicules à moteur n'étaient *pas couverts.* Les formes actuelles des taxes de circulation ont pour *but d'engendrer le minimum de frais administratifs* (personnel/finances).

En ce qui concerne la tpl: La Confédération perçoit une taxe annuelle pour l'utilisation des routes ouvertes à la circulation générale par des véhicules à moteur et des remorques suisses et étrangers, dont le poids total excède, pour chacun, 3,5 tonnes. Cette taxe est fixée selon le poids, et non selon les kilomètres effectivement parcourus. Pour le véhicule étranger qui ne circule que temporairement en Suisse, la tpl peut être payée par un forfait journalier ou mensuel.

Pour quelles raisons l'introduction de la vignette autoroutière n'a-t-elle pas rencontré de résistance notable, alors que la tpl a suscité, dans le pays et à l'étranger, des contestations massives?

Pour les particuliers, la vignette est supportable, car la *somme de fr. 30.– est modeste* si on la compare aux taxes semblables à l'étranger. Elle ne représente pas non plus quelque chose de nouveau (on rencontre des taxes autoroutières dans plusieurs pays européens). Par contre, la tpl coûte plus aux particuliers que la vignette. Les entreprises de transport suisses craignent que leur capacité de concurrence à l'étranger ne soit entravée par cette taxe. A l'étranger, on considère la tpl plus souvent comme *un impôt* que comme une taxe d'utilisation des routes. On affirme que la perception d'une telle taxe viole les *accords bilatéraux* de circulation, que la Suisse a conclus avec de nombreux pays. Pour cette raison, quelques pays ont introduit des mesures de rétorsion.



(Photo: M. von Graffenried)

Est-ce que les transporteurs suisses avaient déjà dû «passer à la caisse» à l'étranger avant l'introduction de notre nouvelle taxe?

Oui. Les pays suivants connaissent des taxes de circulation routière: Suède, Autriche, Italie, France, Yougoslavie, Turquie, RFA (impôt de plus-value sur la course d'autobus).

Quels pays ont pris des mesures de rétorsion? Le Conseil fédéral en a-t-il été surpris?

Des mesures de rétorsion ont été prises par: France, Tchécoslovaquie, RFA, Pologne, Roumanie, Bulgarie, RDA et Hongrie. L'ampleur de ces réactions a été inattendue.

Ces protestations auraient-elles été évitées si la Suisse avait introduit une taxe en relation avec le poids et le kilométrage effectivement parcouru?

C'est avant tout à cause de son caractère forfaitaire que la tpl actuelle est considérée à l'étranger comme un impôt et est ainsi combattue. C'est en 1980 que le Conseil fédéral a proposé au Parlement d'introduire une tpl en relation avec les tonnes/kilomètres. Le Parlement ne l'a cependant acceptée que sous forme forfaitaire Les transporteurs suisses, en particulier, ont fait pression en faveur de cette solution.

Mais le Conseil fédéral a l'intention de revenir sur sa proposition initiale. Le Département compétent a ainsi été chargé de présenter, le plus tôt possible, dans le cadre de la politique globale des transports, un projet de tpl, en relation avec le poids et le kilométrage effectivement parcouru dont l'affectation est dirigée. Cette taxe remplacerait le réglement actuel provisoire. Elle pourrait être perçue tant et aussi longtemps que le compte routier présente un déficit imputable aux poids lourds.

Les raisons qui étaient, en 1980, à l'origine de l'introduction de la tpl ont-elles changé depuis lors?

En principe, ces raisons n'ont pas changé. Quelques éléments, comme le trafic de marchandises en transit routier, se sont même accentués.

Il faut aussi prendre en considération le fait que, jusqu'à l'introduction de cette taxe, le trafic poids lourds étranger circulait pratiquement sans payer sur nos routes coûteuses. En effet, le prix du diesel en Suisse étant plus élevé que dans les pays voisins, les étrangers n'y font pas le plein et ne participent donc pas aux frais routiers.

Questions: M. Z.

DFAE/Service des suisses de l'étranger