

25.05.2007 - 13:15 Uhr

ASTAG est déçue par la décision du Conseil fédéral au sujet de la RPLP - Les démarches ultérieures sont à l'examen

Berne (ots) -

L'Association suisse des transports routiers ASTAG est déçue par la décision prise par le Conseil fédéral d'augmenter comme prévu la RPLP au 1er janvier 2008. Les démarches ultérieures seront maintenant discutées sur le plan interne de l'association dès que la décision sera connue dans les détails. C'est ce que les membres de l'ASTAG ont décidé lors de leur Assemblée des délégués à Flims. Ils ont en même temps demandé au Conseil fédéral de réexaminer au moins encore une fois le déclassement des véhicules EURO-3 et de négocier avec l'UE un résultat qui soit aussi viable pour le trafic intérieur.

Le Conseil fédéral maintenant l'augmentation de la RPLP qui a exclusivement des motivations financières, l'Association suisse des transports routiers ASTAG s'attend pour l'année à venir à une augmentation sensible des prix du transport routier. À l'occasion de son Assemblée des délégués de cette année à Flims, l'association a annoncé que des augmentations des prix seraient inévitables en 2007. La branche des transports se verra contrainte de répercuter cette augmentation entièrement aux affréteurs. Cette augmentation sera d'autant plus importante que la décision du Conseil fédéral s'accompagnera aussi et surtout d'un déclassement des véhicules utilitaires âgés seulement d'un à six ans de la catégorie d'émissions EURO 3. Ces véhicules utilitaires, qui sont les plus répandus dans le trafic intérieur, devraient par conséquent s'acquitter d'une RPLP augmentée de 22 pour cent, alors que la redevance pour le trafic de transit n'augmentera dans la majorité des cas que de 4 pour cent.

Augmentation juridiquement contestée - les démarches sont à l'examen

Cette façon de procéder est d'autant moins compréhensible que la légitimité juridique de cette nouvelle augmentation n'est pas acquise sans réserves :

1. Les indications juridiques dans la Constitution, dans la Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et dans l'Accord sur les transports terrestres, les tarifs de la RPLP sont liés à des conditions claires. Le seuil maximal de toute augmentation est constitué par les coûts externes non encore couverts par le trafic routier des poids lourds.
2. Pour calculer les coûts externes, les scientifiques, l'administration et les milieux politiques n'ont jusqu'à présent pas réussi à se mettre d'accord sur un modèle universellement valable. Selon les documents officiels, la taxe poids lourds a déjà permis de couvrir à 93 pour cent les coûts externes. Suite à l'augmentation de la RPLP de 2005, on a entre-temps atteint un degré d'autonomie financière de 100 pour cent.
3. Compte tenu de la baisse constante des effectifs de véhicules à fortes émissions, des insécurités concernant la définition des coûts externes, de la possibilité aussi de l'existence d'avantages externes et des valeurs d'émission qui baissent depuis des années, il est inadmissible que le trafic des poids lourds soit constamment grevé de nouveaux coûts externes.

4. En quintessence, le degré d'autonomie financière actuel ainsi que le manque de consensus concernant les coûts externes ne permettent pas de renchérir encore la RPLP, comme le prévoit maintenant le Conseil fédéral. Sur le plan juridique, il n'existe plus de marge de manoeuvre pour augmenter les redevances.

Dans les semaines à venir, l'ASTAG va par conséquent examiner sur le plan interne les démarches ultérieures à déployer. En dehors d'interventions parlementaires, l'accent sera placé sur les facilités accordées au trafic intérieur et l'on aura éventuellement aussi recours à des démarches juridiques.

Engagement contre de nouvelles restrictions de la branche des transports

À côté de cela, le président central Carlo Schmid-Sutter a aussi constaté à l'Assemblée des délégués de l'ASTAG que, dans le cadre des discussions à venir concernant une nouvelle politique de transfert, l'association allait s'opposer rigoureusement à d'autres restrictions du trafic intérieur. On a besoin d'un objectif de transfert réaliste au lieu de se bercer d'illusions.. "Nous ne devons aussi et surtout pas discriminer encore le trafic intérieur, comme cela serait le cas avec la vente aux enchères des unités de transport actuellement en discussion." La bourse du transit alpin défavoriserait clairement certaines régions de la Suisse et le principe ancré dans la Constitution de l'unité de l'espace économique ne serait plus réalisé!

Contact:

Association suisse des transports routiers ASTAG
Michael Gehrken
Weissenbühlweg 3
3007 Berne
Tél. +41/79/613'75'64

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001880/100534372> abgerufen werden.