Preguntas al señor Consejero Federal Stich : gravámenes de circulación carretera: También en el extranjero

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero**

Band (Jahr): **12 (1985)**

Heft 3

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-909243

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

Preguntas al señor Consejero Federal Stich

Gravámenes de circulación carretera: También en el extranjero

¿Porqué Suiza introdujo gravámenes para la utilización de sus carreteras? ¿En qué consiste la tasa a los camiones de carga?

Esas tasas, y ante todo la tasa a los camiones de carga (tpl), fueron introducidas porque los gastos camineros causados por la circulación de vehículos a motor no estaban cubiertos. Las modalidades actuales de los gravámenes de circulación tienen por finalidad ocasionar el mínimo de gastos administrativos (personal/finanzas).

En lo que respecta a la tpl: la Confederación percibe una tasa anual por la utilización de las carreteras abiertas al tránsito general de parte de los vehículos a motor, suizos y extranjeros, cuyo peso total exceda, cada uno, 3,5 toneladas. Esa tasa se fija según el peso y no según los kilómetros efectivamente recorridos. En el caso de vehículos extranjeros que circulan sólo temporariamente por Suiza, la tpl puede ser pagada mediante una suma fija, diaria o mensual.

¿Porqué razones la introducción de la estampilla de autorruta no encontró una resistencia notable mientras que la tpl suscitó, tanto en el país como en el extranjero, resistencias masivas?

Para los particulares, el costo de la estampilla es accesible, ya que la suma de S.Fr. 30.- resulta modesta comparada con tasas similares en el extranjero. Tampoco representa nada nuevo (existen tasas de autorruta en varios países europeos). En cambio, la tpl cuesta más a los particulares que la estampilla. Las empresas suizas de transporte temen que su capacidad de competencia en el extranjero se vea obstaculizada por el aumento en los costos que representa la carga de la tasa. En el extranjero se considera a la tpl más a menudo como un impuesto que como una tasa para la utilización de las rutas. Se afirma que el cobro de tal tasa viola los acuerdos bilaterales concluídos por Suiza con numerosos países. Por tal motivo, algunos países han introducido medidas como represalia.

(Foto: M. von Graffenried)

Los transportistas suizos, antes de la introducción de nuestra nueva tasa, ¿tuvieron ya que «pasar por la caja» en el extranjero?

Sí. Los siguientes países tienen tasas de circulación carretera: Suecia, Austria, Italia, Francia, Yugoslavia, Turquia, RFA (impuesto de plusvalía sobre el trayecto de los autobuses).

¿Qué países han tomado medidas como represalia? ¿El Consejo Federal se ha sorprendido?

Fueron tomadas medidas de represalia por: Francia, Checoslovaquia, RFA, Polonia, Rumania, Bulgaria, RDA y Hungria. La amplitud de esas reacciones fue inesperada.

Esas protestas, ¿hubieran podido ser evitadas si Suiza hubiera introducido una tasa en relación con el peso y el kilometraje efectivamente recorrido?

Es sobre todo a causa de su carácter global que la tpl es considerada actualmente como un impuesto y, en esa calidad, es combatida. En 1980, el Consejo Federal propuso al Parlamento de introducir una tpl en relación con las toneladas/kilómetros. El Parlamento la aceptó pero sólo en su forma global. Los transportistas suizos en particular, hicieron presión a favor de esta solución. Pero el Consejo Federal tiene intención de volver sobre su propuesta inicial. Así es que el Departamento competente ha sido encargado de presentar, lo más pronto posible y dentro del cuadro de la política global de los transportes, un proyecto de tpl en relación con el peso y el kilometraje efectivamente recorrido. Esa tasa reemplazaría al actual reglamento provisorio y podría ser impuesta durante tanto tiempo como la cuenta carreteras presente un déficit imputable a los camiones de carga.

Las razones que, en 1980 originaron la introducción de la tpl ¿han cambiado desde entonces?

En principio esas razones no han cambiado. Algunos elementos tales como el tráfico de mercaderías en tránsito por carretera, se han mismo acentuado. Hay también que tener en cuenta el hecho que, hasta la introducción de la tasa, el tránsito de camiones de carga extranjero circulaba sobre nuestras carreteras gravosas prácticamente gratis. En efecto, dado que el precio del diesel es en Suiza más elevado que en los paises vecinos, los extranjeros no llenaban sus tanques de combustibles, no participando así de los gastos de las carreteras.

Preguntas: M.Z.

DFAE/Servicio de los Suizos del Extranjero