

DIRECTIVE 1999/62/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 17 juin 1999****relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 71, paragraphe 1, et 93,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

- (1) considérant que l'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des États membres nécessite à la fois l'harmonisation des systèmes de prélèvement et l'institution de mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs;
- (2) considérant que ces objectifs ne peuvent être atteints que par étapes;
- (3) considérant qu'un certain degré d'harmonisation des systèmes de prélèvement a déjà été atteint par l'adoption de la directive 92/81/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales ⁽⁵⁾ et de la directive 92/82/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales ⁽⁶⁾;
- (4) considérant que la Cour de justice des Communautés européennes, par son arrêt du 5 juillet 1995 dans l'affaire C-21/94 ⁽⁷⁾, a annulé la directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport des marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures ⁽⁸⁾, tout en maintenant les effets de cette directive jusqu'à l'adoption par le Conseil d'une nouvelle directive; que, par conséquent, la directive 93/89/CEE est remplacée par la présente directive;
- (5) considérant qu'il convient, dans les conditions actuelles, de limiter l'aménagement des systèmes nationaux de prélèvement aux véhicules utilitaires dont le poids total en charge excède un niveau donné;
- (6) considérant qu'il convient, à cet effet, de fixer des taux minimaux pour les taxes sur les véhicules qui sont actuellement appliquées dans les États membres ou qui pourraient les remplacer;
- (7) considérant qu'il convient d'encourager l'utilisation de véhicules moins polluants et causant moins de dommages aux routes par le biais d'une différenciation des taxes et droits, dans la mesure où ce traitement différencié ne perturbe pas le fonctionnement du marché intérieur;
- (8) considérant qu'il est approprié d'accorder à certains États membres une période pendant laquelle ils pourront déroger aux minima afin de faciliter l'adaptation aux niveaux requis par la présente directive;
- (9) considérant que certains transports nationaux locaux, qui ont une faible incidence sur le marché des transports de la Communauté, sont actuellement soumis à des taux réduits de la taxe sur les véhicules; qu'il y a lieu, pour assurer une transition harmonieuse, d'autoriser les États membres à prévoir des dérogations temporaires aux taux minimaux;
- (10) considérant qu'il y a lieu d'autoriser les États membres à appliquer des taux réduits ou des exonérations des taxes sur les véhicules pour des véhicules dont l'utilisation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions sur le marché des transports de la Communauté;
- (11) considérant que pour tenir compte de certaines situations particulières, il convient d'instituer une procédure par laquelle les États membres peuvent être autorisés à maintenir d'autres exemptions ou réductions;
- (12) considérant que les distorsions de concurrence existantes ne peuvent être supprimées par la seule harmonisation des taxes ou des droits d'accises sur les carburants; que cependant, en attendant que soient en place des formes de prélèvement techniquement et économiquement mieux appropriées, ces distorsions peuvent être atténuées par la possibilité de maintenir ou d'introduire des péages et/ou des droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes; qu'il y a lieu en outre d'autoriser les États membres à percevoir des droits pour l'utilisation de ponts, de tunnels et de cols de montagne;

⁽¹⁾ JO C 59 du 26.2.1997, p. 9.

⁽²⁾ JO C 206 du 7.7.1997, p. 17.

⁽³⁾ Avis rendu le 3 juin 1999 (non encore paru au Journal officiel).

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 17 juillet 1997 (JO C 286 du 22.9.1997, p. 217), position commune du Conseil du 18 janvier 1999 (JO C 58 du 1.3.1999, p. 1) et décision du Parlement européen du 7 mai 1999 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ JO L 316 du 31.10.1992, p. 12. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE (JO L 365 du 31.12.1994, p. 46).

⁽⁶⁾ JO L 316 du 31.10.1992, p. 19. Directive modifiée par la directive 94/74/CE.

⁽⁷⁾ Recueil 1995, p. I-1827.

⁽⁸⁾ JO L 279 du 12.11.1993, p. 32.

- (13) considérant que, eu égard aux conditions particulières prévalant sur certaines liaisons alpines, il peut s'avérer opportun, pour un État membre, d'exempter d'un régime de droit d'usage un tronçon bien défini de son réseau autoroutier afin de permettre l'application d'un droit lié à l'infrastructure;
- (14) considérant qu'il importe que les péages et les droits d'usage ne soient pas discriminatoires, ne soient pas assortis de formalités excessives ou ne créent pas d'obstacles aux frontières intérieures; qu'il convient donc de prendre les mesures appropriées pour permettre l'acquittement des péages et droits d'usage à tout moment et à l'aide de divers moyens de paiement;
- (15) considérant que les taux des droits d'usage doivent être fixés en fonction de la durée d'utilisation de l'infrastructure concernée et être différenciés en fonction des coûts engendrés par les véhicules routiers;
- (16) considérant que des taux réduits de droits d'usage devraient être appliqués temporairement aux véhicules immatriculés en Grèce pour tenir compte des difficultés que connaît ce pays en raison de sa situation géopolitique;
- (17) considérant que, afin de garantir une application homogène des droits d'usage et des péages, il convient de fixer certaines règles pour en déterminer les conditions d'application, telles que les caractéristiques des infrastructures auxquelles ces droits d'usage et péages sont applicables, les niveaux maximaux de certains taux et les autres conditions générales qui devront être respectées; que les péages moyens pondérés devraient être liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructure concerné;
- (18) considérant qu'il convient de prévoir que les États membres peuvent affecter à la protection de l'environnement et au développement équilibré des réseaux de transport un pourcentage du montant du droit d'usage ou du péage pour autant que ce montant soit calculé conformément aux dispositions de la présente directive;
- (19) considérant que les montants figurant dans la présente directive, libellés en unités monétaires nationales des États membres adoptant l'euro, ont été fixés le 1^{er} janvier 1999 lorsque la valeur de l'euro a été déterminée conformément au règlement (CE) n° 2866/98 du Conseil du 31 décembre 1998 relatif aux taux de conversion entre l'euro et les monnaies des États membres adoptant l'euro⁽¹⁾; qu'il est approprié que les États membres n'adoptant pas l'euro doivent réexaminer chaque année les montants figurant dans la présente directive en monnaies nationales et procéder aux ajustements le cas échéant pour rendre compte des changements dans les taux de change; que des ajustements annuels dans les monnaies nationales peuvent ne pas être obligatoires si le changement résultant de l'application des nouveaux

taux de change est en-dessous d'un certain niveau en pourcentage;

- (20) considérant que le principe de territorialité devrait s'appliquer; que deux ou plusieurs États membres peuvent coopérer en vue d'introduire un système commun de droits d'usage, sous réserve du respect de certaines conditions supplémentaires;
- (21) considérant que, conformément au principe de proportionnalité, la présente directive se limite au minimum qui est nécessaire pour atteindre les objectifs au titre de l'article 5, troisième alinéa, du traité;
- (22) considérant qu'un calendrier strict devrait être prévu pour le réexamen des dispositions de la présente directive et, au besoin, pour leur aménagement, en vue de développer un système plus territorial de prélèvement,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

Dispositions générales

Article premier

La présente directive s'applique aux taxes sur les véhicules, aux péages et aux droits d'usage imposés aux véhicules tels que définis à l'article 2.

La présente directive ne vise pas les véhicules effectuant des transports exclusivement sur les territoires non européens des États membres.

Elle ne vise pas non plus les véhicules immatriculés aux Îles Canaries, à Ceuta et Melilla ainsi qu'aux Açores et à Madère, et effectuant des transports exclusivement dans ces territoires ou entre ces territoires et, respectivement, le territoire continental de l'Espagne ou du Portugal.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «autoroute»: une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:
- i) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
 - ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni chemin piétonnier;
 - iii) est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;
- b) «péage»: le paiement d'une somme déterminée pour l'exécution, par un véhicule, d'un parcours situé entre deux points d'une des infrastructures visées à l'article 7, paragraphe 2, cette somme étant basée sur la distance parcourue et sur le type de véhicule;

⁽¹⁾ JO L 359 du 31.12.1998, p. 1.

- c) «droit d'usage»: le paiement d'une somme déterminée donnant droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée, des infrastructures visées à l'article 7, paragraphe 2;
- d) «véhicule»: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes;
- e) véhicule de la catégorie «EURO I»: un véhicule présentant les caractéristiques définies à la ligne A du tableau figurant au point 8.3.1.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (1);
- f) véhicule de la catégorie «EURO II»: un véhicule présentant les caractéristiques définies à la ligne B du tableau figurant au point 8.3.1.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE.

CHAPITRE II

Taxes sur les véhicules

Article 3

1. Les taxes sur les véhicules visées à l'article 1^{er} sont les suivantes:

— *Belgique*:

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

— *Danemark*:

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Allemagne*:

Kraftfahrzeugsteuer,

— *Grèce*:

Τέλη κυκλοφορίας,

— *Espagne*:

a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;

b) impuesto sobre actividades económicas (uniquement en ce qui concerne le montant des prélèvements perçus pour les véhicules automobiles),

— *France*:

a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;

b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

— *Irlande*:

vehicle excise duty,

— *Italie*:

a) tassa automobilistica;

b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

— *Luxembourg*:

taxe sur les véhicules automoteurs,

— *Pays-Bas*:

motorrijtuigenbelasting,

— *Autriche*:

Kraftfahrzeugsteuer,

— *Portugal*:

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

— *Finlande*:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— *Suède*:

fordonsskatt,

— *Royaume-Uni*:

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicles licence.

2. L'État membre qui remplace l'une des taxes visées au paragraphe 1 par une autre taxe de même nature en informe la Commission, qui procède aux adaptations nécessaires.

Article 4

Les procédures de perception et de recouvrement des taxes visées à l'article 3 sont arrêtées par chaque État membre.

Article 5

En ce qui concerne les véhicules immatriculés dans les États membres, les taxes visées à l'article 3 sont perçues uniquement par l'État membre d'immatriculation.

Article 6

1. Quelle que soit la structure des taxes visées à l'article 3, les États membres fixent les taux de ces taxes de façon à ce que, pour chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicule décrite à l'annexe I, le taux de la taxe ne soit pas inférieur aux taux minimaux établis à ladite annexe.

Pendant deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la Grèce, l'Italie, le Portugal et l'Espagne sont autorisés à appliquer des taux réduits, égaux à 65 % au moins des taux minimaux établis à l'annexe I.

2. Les États membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour:

a) les véhicules de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre les incendies et autres services d'urgence, des forces responsables du maintien de l'ordre ainsi que pour les véhicules d'entretien des routes;

(1) JO L 36 du 9.2.1988, p. 33. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 96/1/CE, (JO L 40 du 17.2.1996, p. 1).

b) les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de l'État membre d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission.

3. a) Le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à maintenir des exonérations ou des réductions supplémentaires des taxes sur les véhicules, pour des raisons de politiques spécifiques de nature socio-économique ou liées aux infrastructures de cet État. Ces exonérations ou réductions ne peuvent concerner que des véhicules immatriculés dans cet État membre qui effectuent des transports exclusivement à l'intérieur d'une partie bien délimitée de son territoire.

b) Tout État membre souhaitant maintenir une telle exonération ou réduction en informe la Commission et lui communique également toutes les informations nécessaires. La Commission informe les autres États membres de l'exonération ou de la réduction proposée dans un délai d'un mois.

Le Conseil est réputé avoir autorisé le maintien de l'exonération ou de la réduction proposée si, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle les autres États membres ont été informés conformément au premier alinéa, ni la Commission ni aucun État membre n'ont demandé que cette question soit examinée par le Conseil.

4. Sans préjudice du paragraphe 1, deuxième alinéa, et des paragraphes 2 et 3 du présent article, ainsi que de l'article 6 de la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains types de transports combinés de marchandises entre États membres ⁽¹⁾, les États membres ne peuvent accorder aucune exonération ni réduction des taxes mentionnées à l'article 3 qui aurait pour effet de rendre le montant de la taxe due inférieur aux taux minimaux visés au paragraphe 1 du présent article.

CHAPITRE III

Péages et droits d'usage

Article 7

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage selon les conditions mentionnées aux paragraphes 2 à 10.

2. a) Les péages et droits d'usage ne sont perçus que pour l'utilisation d'autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes, ainsi que pour l'utilisation de ponts, tunnels et routes de cols de montagne.

Toutefois, dans un État membre dépourvu d'un réseau général d'autoroutes, ou de routes à deux voies (chaussées séparées) ayant des caractéristiques similaires, les

péages et droits d'usage peuvent être perçus pour l'utilisation de la catégorie de route la plus élevée du point de vue technique.

b) Après consultation de la Commission, conformément à la procédure établie par la décision du Conseil du 21 mars 1962 instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les États membres dans le domaine des transports ⁽²⁾,

i) les péages et droits d'usage peuvent également être perçus pour l'utilisation d'autres sections du réseau routier principal, notamment

— lorsque des raisons de sécurité le justifient,

— si un État membre ne dispose pas, sur la plus grande partie de son territoire, d'un réseau cohérent d'autoroutes ou de routes à deux voies (chaussées séparées) ayant des caractéristiques similaires, dans cette partie du pays, mais uniquement pour l'utilisation des routes servant au transport international et interrégional de marchandises, à condition que les besoins de la circulation et la densité de la population ne justifient pas, économiquement parlant, la construction d'autoroutes ou de routes à deux voies (chaussées séparées) ayant des caractéristiques similaires;

ii) un régime spécial pour les zones frontalières peut être mis en place par les États membres concernés;

iii) l'Autriche peut exempter des droits d'usage autrichiens le tronçon d'autoroute Kufstein-Brenner.

3. Les péages et droits d'usage ne sont pas perçus cumulativement pour l'utilisation d'un même tronçon de route. Toutefois, les États membres peuvent également appliquer des péages sur des réseaux où des droits d'usage sont perçus, pour l'utilisation de ponts, de tunnels et de cols de montagne.

4. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur ou de l'origine ou de la destination du transport.

5. Les péages et droits d'usage sont mis en œuvre et perçus, et leur paiement est contrôlé, de façon à gêner le moins possible la fluidité du trafic en évitant tout contrôle ou vérification obligatoire aux frontières intérieures de la Communauté. À cette fin, les États membres coopèrent afin d'instaurer des moyens permettant aux transporteurs d'acquitter les droits d'usage 24 heures sur 24, au moins dans les points de vente principaux, à l'aide de tous les moyens de paiement classiques, au sein ou en dehors des États membres où ils sont perçus. Les États membres dotent les points de paiement des péages et droits d'usage des installations adéquates pour préserver les normes types de sécurité routière.

6. Un État membre peut prévoir que les véhicules immatriculés sur son territoire sont soumis aux droits d'usage pour l'utilisation de l'ensemble de son réseau routier.

⁽¹⁾ JO L 368 du 17.12.1992, p. 38.

⁽²⁾ JO 23 du 3.4.1962, p. 720/62. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 73/402/CEE (JO L 347 du 17.12.1973, p. 48).

7. Les droits d'usage pour toutes les catégories de véhicules, frais administratifs compris, sont fixés par l'État membre concerné à un niveau égal ou inférieur aux taux maximaux fixés à l'annexe II.

Les taux maximaux sont réexaminés le 1^{er} juillet 2002, puis tous les deux ans. Au besoin, la Commission propose les adaptations nécessaires et le Parlement européen et le Conseil statuent à cet égard selon les conditions prévues par le traité.

Les États membres qui perçoivent des droits d'usage appliquent, pendant deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, une réduction de 50 % sur les taux des droits d'usage pour les véhicules immatriculés en Grèce, en raison de la situation géopolitique de ce pays. La Commission peut décider d'autoriser une extension de cette réduction par lesdits États membres d'année en année.

8. Les taux des droits d'usage sont proportionnels à la durée d'utilisation des infrastructures concernées.

Un État membre peut appliquer uniquement des taux annuels pour les véhicules immatriculés sur son territoire.

9. Les péages moyens pondérés sont liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructure concerné.

10. Sans préjudice des péages moyens pondérés visés au paragraphe 9, les États membres peuvent faire varier les taux des péages en fonction:

- a) des catégories d'émissions des véhicules, pour autant qu'aucun péage n'excède de 50 % le péage imposé pour des véhicules équivalents conformes aux normes les plus strictes en matière d'émissions;
- b) du moment de la journée, pour autant qu'aucun péage n'excède de 100 % le péage imposé durant la période la moins chère de la journée.

Toute variation des péages perçus en fonction des catégories d'émissions des véhicules ou du moment de la journée est proportionnelle à l'objectif poursuivi.

Article 8

1. Deux ou plusieurs États membres peuvent coopérer pour introduire un système commun de droits d'usage applicable à l'ensemble de leurs territoires. Dans ce cas, ces États membres associent étroitement la Commission à ce système ainsi qu'à son fonctionnement ultérieur et à sa modification éventuelle.

2. Outre les conditions prévues à l'article 7, le système commun est soumis aux dispositions suivantes:

- a) les taux du droit d'usage commun sont fixés par les États membres participants à des niveaux qui ne sont pas supérieurs aux taux maximaux visés à l'article 7, paragraphe 7;
- b) l'acquiescement du droit d'usage commun donne accès au réseau défini par chaque État membre participant en conformité avec l'article 7, paragraphe 2;
- c) d'autres États membres peuvent adhérer au système commun;

d) un système de répartition est mis au point par les États membres participants afin d'accorder à chacun d'eux une part équitable des recettes provenant du droit d'usage.

CHAPITRE IV

Dispositions finales

Article 9

1. La présente directive ne fait pas obstacle à l'application par les États membres:

- a) des taxes ou des droits spécifiques:
 - perçus lors de l'immatriculation du véhicule ou
 - frappant les véhicules ou les chargements dont les poids ou les dimensions sont hors normes;
- b) des taxes de stationnement et des taxes spécifiques applicables au trafic urbain;
- c) des droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre les situations de congestion routière ponctuelle.

2. La présente directive ne fait pas non plus obstacle à l'affectation, par les États membres, à la protection de l'environnement et au développement équilibré des réseaux de transport, d'un pourcentage du montant du droit d'usage ou du péage pour autant que ce montant soit calculé conformément à l'article 7, paragraphes 7 et 9.

Article 10

1. Aux fins de la présente directive, les taux de change entre l'euro et les monnaies nationales des États membres qui n'ont pas adopté l'euro sont ceux qui sont en vigueur le premier jour ouvrable du mois d'octobre et sont publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*; ils prennent effet à partir du 1^{er} janvier de l'année civile suivante.

2. Les États membres qui n'ont pas adopté l'euro ont la faculté de maintenir les montants en vigueur lors de l'adaptation annuelle réalisée en vertu du paragraphe 1 si la conversion des montants exprimés en euros aboutissait à une modification exprimée en monnaie nationale de moins de 5 %.

Article 11

1. Aux dates visées à l'article 7, paragraphe 7, deuxième alinéa, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive, en tenant compte des progrès techniques et de l'évolution de la densité de la circulation.

2. Afin de permettre à la Commission d'établir ce rapport, les États membres lui communiquent les informations nécessaires, au plus tard six mois avant les dates visées au paragraphe 1.

3. Les États membres qui instaurent des systèmes électroniques de perception de péages et/ou de droits d'usage collaborent en vue d'atteindre un niveau approprié de compatibilité de ces systèmes.

Article 12

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive d'ici le 1^{er} juillet 2000. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

Article 13

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 14

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 17 juin 1999.

Par le Parlement européen

Le président

J. M. GIL-ROBLES

Par le Conseil

Le président

F. MÜNTEFERING

ANNEXE I

TAUX MINIMAUX À APPLIQUER POUR LES TAXES SUR LES VÉHICULES

VÉHICULES À MOTEUR

| Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes) | | Taux minimal de la taxe (en euros/an) | |
|--|-------------|---|---|
| Egal ou supérieur à | inférieur à | Suspension pneumatique ou reconnue équivalente ⁽¹⁾ du ou des essieux moteurs | Autres systèmes de suspension du ou des essieux moteurs |
| 2 essieux | | | |
| 12 | 13 | 0 | 31 |
| 13 | 14 | 31 | 86 |
| 14 | 15 | 86 | 121 |
| 15 | 18 | 121 | 274 |
| 3 essieux | | | |
| 15 | 17 | 31 | 54 |
| 17 | 19 | 54 | 111 |
| 19 | 21 | 111 | 144 |
| 21 | 23 | 144 | 222 |
| 23 | 25 | 222 | 345 |
| 25 | 26 | 222 | 345 |
| 4 essieux | | | |
| 23 | 25 | 144 | 146 |
| 25 | 27 | 146 | 228 |
| 27 | 29 | 228 | 362 |
| 29 | 31 | 362 | 537 |
| 31 | 32 | 362 | 537 |

⁽¹⁾ Suspension reconnue équivalente selon la définition de l'annexe II de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p.59).

ENSEMBLES DE VÉHICULES (VÉHICULES ARTICULÉS ET TRAINS ROUTIERS)

| Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes) | | Taux minimal de la taxe (en euros/an) | |
|--|-------------|---|---|
| égal ou supérieur à | inférieur à | Suspension pneumatique ou reconnue équivalente ⁽¹⁾ du ou des essieux moteurs | Autres systèmes de suspension du ou des essieux moteurs |
| 2 + 1 essieux | | | |
| 12 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 16 | 0 | 0 |
| 16 | 18 | 0 | 14 |
| 18 | 20 | 14 | 32 |
| 20 | 22 | 32 | 75 |
| 22 | 23 | 75 | 97 |
| 23 | 25 | 97 | 175 |
| 25 | 28 | 175 | 307 |

| Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes) | | Taux minimal de la taxe (en euros/an) | |
|--|-------------|---|---|
| égal ou supérieur à | inférieur à | Suspension pneumatique ou reconnue équivalente ⁽¹⁾ du ou des essieux moteurs | Autres systèmes de suspension du ou des essieux moteurs |
| 2 + 2 essieux | | | |
| 23 | 25 | 30 | 70 |
| 25 | 26 | 70 | 115 |
| 26 | 28 | 115 | 169 |
| 28 | 29 | 169 | 204 |
| 29 | 31 | 204 | 335 |
| 31 | 33 | 335 | 465 |
| 33 | 36 | 465 | 706 |
| 36 | 38 | 465 | 706 |
| 2 + 3 essieux | | | |
| 36 | 38 | 370 | 515 |
| 38 | 40 | 515 | 700 |
| 3 + 2 essieux | | | |
| 36 | 38 | 327 | 454 |
| 38 | 40 | 454 | 628 |
| 40 | 44 | 628 | 929 |
| 3 + 3 essieux | | | |
| 36 | 38 | 186 | 225 |
| 38 | 40 | 225 | 336 |
| 40 | 44 | 336 | 535 |

⁽¹⁾ Suspension reconnue équivalente selon la définition de l'annexe II de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

ANNEXE II

MONTANTS MAXIMAUX, EN EUROS, DES DROITS D'USAGE, FRAIS ADMINISTRATIFS COMPRIS, VISÉS À L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 7**Droit annuel**

| | <i>3 essieux max.</i> | <i>4 essieux min.</i> |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| NON EURO | 960 | 1 550 |
| EURO I | 850 | 1 400 |
| EURO II et moins polluants | 750 | 1 250 |

Droits mensuel et hebdomadaire

Les droits mensuel et hebdomadaire maximaux sont proportionnels à la durée de l'usage de l'infrastructure.

Droit journalier

Le droit d'usage journalier est de 8 euros pour toutes les catégories de véhicules.
