

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

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 de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 75 et 99,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽³⁾,

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 ;

considérant que ces objectifs ne peuvent être atteints que par étapes ;

considérant qu'un certain degré d'harmonisation en matière d'accises sur les carburants a 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 ⁽⁴⁾, et de la directive 92/82/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales ⁽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 ;

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 ;

considérant que certains États membres devront relever sensiblement le niveau des taxes actuellement appliquées sur les véhicules ; que afin de permettre une adaptation progressive, il convient de prévoir une période transitoire au cours de laquelle ces États membres pourront appliquer des taux réduits ;

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 des taxes sur les véhicules ; que, pour assurer une transition harmonieuse, il y a lieu d'autoriser les États membres à prévoir des dérogations temporaires aux taux minimaux ;

considérant qu'il y a lieu d'autoriser les États membres à appliquer des taux réduits ou des exonérations pour des véhicules dont l'utilisation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions sur le marché des transports de la Communauté ;

considérant que, pour tenir compte de certaines situations particulières, il y a lieu de prévoir une procédure pouvant permettre aux États membres de maintenir des exonérations ou des réductions supplémentaires ;

considérant que les distorsions de concurrence existantes ne peuvent être supprimées par la seule harmonisation des taxes ou des droits d'accises, mais que, en attendant des formes de prélèvement qui soient techniquement et économiquement mieux appropriées, ces distorsions

⁽¹⁾ JO n° C 79 du 26. 3. 1988, p. 8.

JO n° C 75 du 20. 3. 1991, p. 1.

JO n° C 311 du 27. 11. 1992, p. 63.

⁽²⁾ JO n° C 158 du 26. 6. 1989, p. 51.

JO n° C 150 du 15. 6. 1992, p. 324.

JO n° C 21 du 25. 1. 1993, p. 522.

⁽³⁾ JO n° C 208 du 8. 8. 1988, p. 32.

JO n° C 159 du 17. 6. 1991, p. 21.

JO n° C 19 du 25. 1. 1993, p. 74.

⁽⁴⁾ JO n° L 316 du 31. 10. 1992, p. 12.

⁽⁵⁾ JO n° L 316 du 31. 10. 1992, p. 19.

peuvent être atténuées par la possibilité de maintenir ou d'introduire des péages ainsi que d'introduire des droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes et, à certaines conditions, d'autres routes ;

considérant qu'il importe que les péages et les droits d'usage ne soient pas discriminatoires, ne soient pas assortis de formalités excessives et ne créent pas d'obstacles aux frontières intérieures ; que, en ce qui concerne les droits d'usage, il convient de fixer leurs taux en fonction de la durée d'utilisation de l'infrastructure concernée ;

considérant que, afin de garantir une application homogène des droits d'usage et des péages, il convient de fixer certaines modalités à suivre pour en déterminer les conditions d'application, telles que les caractéristiques des infrastructures auxquelles ces droits d'usage et péages sont applicables, le taux maximal des droits d'usage et les dispositions générales à respecter ;

considérant que, dans ce cadre, deux ou plusieurs États membres peuvent coopérer en vue de l'introduction d'un système commun de droits d'usage, sous réserve du respect de certaines conditions supplémentaires ; qu'un tel système peut tenir compte de la situation géographique et économique particulière des transporteurs de certains États membres, aggravée, dans certains cas, par la situation politique troublée de certains pays tiers ;

considérant qu'un calendrier strict devrait être prévu pour le préexamen des dispositions de la présente directive et, au besoin, pour leur aménagement, en vue du passage à un système plus territorial de prélèvement,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Dispositions générales

Article premier

Les États membres procèdent, si nécessaire et conformément aux dispositions de la présente directive, à l'aménagement de leurs systèmes de taxes sur les véhicules ainsi que des péages et droits d'usage.

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 le territoire continental respectivement de l'Espagne ou du Portugal.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par :

— « 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,

— « 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 point d), basée sur la distance parcourue et sur la catégorie du véhicule,

— « 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 point 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.

Taxes sur les véhicules

Article 3

1. Les taxes sur les véhicules visés 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 vehiculos 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 : motorrijtuigbelasting,

— Portugal :

- a) imposto de camionagem ;
- b) imposto de circulação,

— Royaume-Uni : vehicle excise duty.

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 véhicules décrites en annexe, les taux des taxes ne soient pas inférieurs aux taux minimaux établis à ladite annexe.

2. La Grèce, l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal sont autorisés à appliquer jusqu'au 31 décembre 1997 des taux réduits, égaux à 50 % au moins des taux minimaux établis en annexe.

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

— 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,

— les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique 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.

4. Sous réserve du réexamen visé à l'article 12, les États membres peuvent appliquer jusqu'au 1^{er} juillet 1998 des dérogations spéciales pour les véhicules dotés de trois essieux au maximum et affectés exclusivement aux transports nationaux locaux.

L'application de ces dérogations est régulièrement évaluée par la Commission. Celle-ci établit chaque année un rapport au Conseil à ce sujet.

5. 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 à l'alinéa précédent, ni la Commission ni aucun État membre n'a demandé que cette question soit examinée par le Conseil.

6. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 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 transports combinés de marchandises entre États membres (¹), les États membres ne peuvent accorder aucune exemption ou une 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 aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

7. Les taux minimaux visés au paragraphe 1 restent inchangés jusqu'au 31 décembre 1997. À partir de cette date, le Conseil, statuant selon les conditions prévues par le traité, adapte, le cas échéant, lesdits taux minimaux.

Péages et droits d'usage

Article 7

Les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou introduire des droits d'usage selon les conditions suivantes :

a) 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 routes de cols de montagne ;

b) sans préjudice des dispositions de l'article 8 paragraphe 2 point e) et de l'article 9, 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 ;

(¹) JO n° L 368 du 17. 12. 1992, p. 38.

c) les péages et droits d'usage sont mis en œuvre, collectés 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 entre eux afin de créer pour les transporteurs des possibilités d'acquitter les droits d'usage, notamment en dehors des États membres où ceux-ci sont appliqués;

d) les péages et droits d'usage ne sont perçus que pour l'utilisation d'autoroutes, d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes, de ponts, de tunnels et de 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, ils peuvent être perçus pour l'utilisation de la catégorie de route la plus élevée dans cet État membre.

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⁽¹⁾, ils peuvent également être perçus pour l'utilisation d'autres sections du réseau routier principal, notamment lorsque des raisons de sécurité le justifient;

e) un État membre peut prévoir que les véhicules immatriculés sur un territoire soient soumis aux droits d'usage pour l'utilisation de l'ensemble de son réseau routier;

f) les droits d'usage sont fixés par les États membres concernés à un taux ne dépassant pas 1 250 écus par an, frais administratifs compris; dans les limites de ce plafond, les États membres sont autorisés à fixer le taux des droits d'usage en fonction de la taxe nationale sur les véhicules.

Ce plafond est réexaminé au 1^{er} janvier 1997, puis tous les deux ans; le Conseil statuant selon les conditions prévues par le traité, procède, le cas échéant, aux adaptations nécessaires;

g) les taux des droits d'usage sont proportionnels à la durée de l'utilisation des infrastructures concernées.

Un État membre est autorisé à appliquer uniquement des taux annuels pour les véhicules immatriculés sur son territoire;

h) les taux des péages sont liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructures concerné.

(1) JO n° 23 du 3. 4. 1962, p. 720/62. Décision modifiée par la décision du Conseil du 22 novembre 1973 (JO n° L 347 du 17. 12. 1973, p. 48).

Article 8

1. Deux ou plusieurs États membres peuvent coopérer pour établir un système commun de droits d'usage applicable à l'ensemble de leurs territoires. Ces États membres y associent étroitement la Commission ainsi qu'au fonctionnement ultérieur et à la modification éventuelle de ce système.

2. Sous réserve de l'article 7, le système commun visé au paragraphe 1 est soumis aux dispositions suivantes:

a) le droit d'usage annuel commun est fixé par les États membres participants à un niveau ne dépassant pas le taux visé à l'article 7 point f);

b) l'acquittement du droit d'usage commun donne accès au réseau défini par chaque État membre participant en conformité avec l'article 7 point d);

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;

e) les États membres participants peuvent appliquer, jusqu'au 31 décembre 1997 au plus tard, une réduction appropriée des taux des droits d'usage, pour les véhicules immatriculés dans certains États membres dont les économies présentent des différences de développement et qui sont défavorisés par leur situation géographique particulière, aggravée, le cas échéant, par la situation politique troublée de certains pays tiers.

Article 9

Après consultation de la Commission, conformément à la procédure établie par la décision du Conseil du 21 mars 1962, un régime spécial pour les zones frontalières peut être mis en place par les États membres concernés.

Dispositions finales

Article 10

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.

Article 11

1. Aux fins de la mise en œuvre de la présente directive, la valeur de l'écu dans les différentes monnaies nationales est fixée une fois par an. Les taux à appliquer sont ceux qui sont établis le premier jour ouvrable du mois d'octobre et publiés au *Journal officiel des Communautés européennes*; ils sont applicables à partir du 1^{er} janvier de l'année civile suivante.

2. Les États membres ont la faculté de maintenir les montants en vigueur lors de l'adaptation annuelle prévue au paragraphe 1 si la conversion de ces montants exprimés en écus aboutissait à une modification exprimée en monnaie nationale de moins de 5 % ou de moins de 5 écus, la somme la plus faible étant retenue.

Article 12

1. Au plus tard le 31 décembre 1997, la Commission fait rapport au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive, en tenant compte de l'évolution de la technologie et de la congestion routière.

Afin de permettre à la Commission d'établir ce rapport, les États membres adressent à la Commission, au plus tard le 1^{er} juin 1997, les informations nécessaires.

Le cas échéant, ce rapport est assorti de propositions en vue de l'établissement d'un régime d'imputation des coûts fondé sur le principe de la territorialité dans le cadre duquel les frontières nationales ne jouent pas un rôle prépondérant.

2. Par ailleurs, les États membres qui instaureront des systèmes électroniques de perception de péages et/ou de droits d'usage routier le feront en tenant compte de l'op-

portunité de parvenir à la compatibilité entre ces systèmes.

Article 13

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 1995. 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 14

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 25 octobre 1993.

Par le Conseil

Le président

Ph. MAYSTADT

ANNEXE

TAUX MINIMAUX À APPLIQUER POUR LES TAXES SUR LES VÉHICULES

Véhicules à moteur

Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		Taxe minimale (en écus/an)	
égal ou supérieur à	inférieur à	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente ⁽¹⁾ de l'(des)essieu(x) moteur(s)	Autres systèmes de suspension de l'(des)essieu(x) moteur(s)
<i>2 essieux</i>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<i>3 essieux</i>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<i>4 essieux</i>			
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 III de la directive 92/7/CEE du Conseil, du 10 février 1992, modifiant la directive 85/3/CEE du Conseil relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 29).

Ensembles de véhicules (véhicules articulés et trains routiers)

Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		Taxe minimale (en écus/an)	
égal ou supérieur à	inférieur à	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente (*) de l'(des)essieu(x) moteur(s)	Autres systèmes de suspension de l'(des)essieu(x) moteur(s)
<i>2 + 1 essieux</i>			
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
<i>2 + 2 essieux</i>			
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
<i>2 + 3 essieux</i>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<i>3 + 2 essieux</i>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<i>3 + 3 essieux</i>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

(*) Voir la note de la page précédente.