

**ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (68)37

Vol. 1968/0007

Historical Archives of the European Commission

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(68) 37 final

Bruxelles, le 30 janvier 1968

Modification

d'une proposition de règlement du Conseil
concernant la suppression des doubles impositions en matière
de taxes sur les véhicules automobiles dans le domaine
des transports internationaux

(présentée par la Commission au Conseil
au titre de l'article 149, alinéa 2 du Traité
CEE)

Modification

d'une proposition de règlement du Conseil
concernant la suppression des doubles impositions en matière
de taxes sur les véhicules automobiles dans le domaine
des transports internationaux

(Communication de Monsieur BODSON)

EXPOSE DES MOTIFS

I. Considérations générales

1. La décision n° 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965 relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾ prévoit dans son article 1, alinéa a), la suppression des doubles impositions en matière de taxes sur les véhicules automobiles dans le domaine des transports internationaux.

Anticipant sur cette décision, la Commission avait déjà présenté au Conseil, le 18 mars 1964, une proposition de règlement tendant à réaliser cette suppression. Conformément à l'article 75 du traité de Rome, le Comité économique et social et le Parlement européen ont été consultés et ont rendu leur avis respectivement les 9 décembre 1964 ⁽²⁾ et 13 janvier 1965 ⁽³⁾.

2. La proposition du 18 mars 1964 prévoit que les véhicules immatriculés dans un des Etats membres et effectuant des transports internationaux sont soumis aux impôts et taxes sur les véhicules automobiles applicables dans leur pays d'immatriculation comme s'ils circulaient exclusivement dans ce pays, et bénéficient de l'exonération totale de ces impôts et taxes dans les autres Etats membres lorsqu'ils circulent sur le territoire de ceux-ci.

(1) J.O. n° 88 du 24 mai 1965, page 1500/65.

(2) J.O. n° 13 du 29 janvier 1965, page 145/65.

(3) J.O. n° 20 du 6 février 1965, page 268/65.

3. Les discussions au sein des organes du Conseil ont montré qu'une solution du problème de la suppression des doubles impositions sur la base de cette proposition n'était pas susceptible de recueillir actuellement l'accord unanime des six gouvernements.

Or l'absence de solution à ce problème a pour conséquence le maintien des disparités actuelles susceptibles de fausser la concurrence entre transporteurs de différents Etats membres et risque ainsi d'entraver la libération du trafic.

La consultation à laquelle la Commission a procédé avec les Etats membres sur le projet de loi française relative à l'institution d'une taxe spéciale pour l'usage des infrastructures routières a mis en évidence la nécessité et l'urgence de la recherche d'une solution de transition permettant d'éliminer les inconvénients nés de cette situation. La Commission estime qu'à défaut d'une telle solution, le risque est grand de voir s'accroître les disparités des réglementations nationales appliquées par les Etats membres en matière d'impôts et taxes sur les véhicules ; les négociations bilatérales impliquées par cette situation et qui sont conduites dans la pratique en ordre dispersé ne sauraient constituer un substitut valable à une solution communautaire.

4. Par ailleurs, l'examen du mémorandum présenté le 21 septembre 1967 par le gouvernement italien au Conseil pour la relance des négociations sur la politique commune des transports a montré que, pour certaines délégations, la constitution d'un contingent communautaire pour les transports de marchandises par route effectués entre les Etats membres était liée à l'harmonisation des conditions de concurrence. Il est apparu à cette occasion qu'un accord général sur un type de solution du problème de la suppression des doubles impositions différent de celui proposé initialement pouvait être obtenu, à condition qu'il soit possible de la sorte de faire avancer la libéralisation des transports entre les Etats membres.

C'est pourquoi la Commission a pris l'initiative de rechercher une solution provisoire visant à supprimer les doubles impositions sur la base du principe que les véhicules sont soumis aux taxes exigibles dans l'Etat membre où ils circulent, au prorata de la durée du séjour. Elle a fait une déclaration dans ce sens à la session des 13 et 14 décembre 1967 du Conseil et s'est engagée à modifier en conséquence sa proposition initiale avant le 1er février 1968. Dans la décision ⁽¹⁾ qu'il a adoptée à l'issue de cette session, le Conseil a approuvé la ligne générale de cette solution provisoire.

5. La Commission est ainsi amenée à modifier sa proposition du 18 mars 1964, en application de l'article 149, alinéa 2, du traité.

Cette modification s'inscrit bien dans le cadre des possibilités ouvertes par cet article. En effet, son contenu conserve un lien direct avec la proposition initiale, dont elle ne modifie pas la substance, c'est-à-dire la suppression de la double imposition; d'autre part, le Parlement européen et le Comité économique et social ont eu l'occasion d'examiner et d'exprimer leur avis sur le type de solution que cette modification a pour objet de substituer à la solution proposée initialement.

Etant donné que les modalités techniques de la proposition modifiée diffèrent de celles initialement proposées, il a paru indiqué, pour des raisons de clarté, de présenter le texte intégral de cette proposition modifiée.

6. Les principales caractéristiques de la proposition modifiée sont les suivantes :

a) Les véhicules automobiles utilitaires immatriculés dans un Etat membre sont soumis aux impôts et taxes sur les véhicules applicables dans un autre Etat membre pendant la durée de leur séjour sur le territoire de cet Etat. En revanche, ces véhicules bénéficient de l'exonération des impôts et taxes applicables dans l'Etat sur le territoire duquel ils sont immatriculés, pendant la même durée.

(1) J.O. n° 322 du 30 décembre 1967, page 4.

L'application de ce principe conduit à une harmonisation satisfaisante des charges fiscales pour des transporteurs de nationalité différente effectuant, dans les mêmes conditions, des transports entre Etats membres et assure ainsi la neutralité de la concurrence.

b) Sur le plan pratique, la formule proposée prévoit une collaboration administrative étroite entre les Etats membres, chacun d'eux étant habilité à percevoir, pour le compte de chacun des autres Etats, les impôts et taxes dus par ses propres ressortissants du fait du séjour de leurs véhicules à l'étranger. Les décomptes sont effectués sur la base de déclarations ad hoc que les transporteurs doivent remettre à chaque voyage.

c) La solution proposée tient compte du souci, qui a toujours guidé la Commission, d'assouplir et d'alléger au maximum les formalités de franchissement des frontières. Aussi l'application du règlement entraînera-t-elle, comme seules formalités administratives à remplir au passage même de la frontière, le visa, par les administrations frontalières, des documents à établir par les conducteurs des véhicules et, au retour de ceux-ci dans leur pays d'immatriculation, la prise en charge de ces documents par lesdites administrations.

La Commission estime ainsi avoir rencontré les objections tirées des inconvénients d'ordre administratif qui sont habituellement présentées à l'encontre d'une solution du type proposé. Le Comité économique et social et le Parlement européen, tout en soulignant les avantages d'une telle solution au regard de l'harmonisation des conditions de concurrence, avaient, dans leurs avis sur la proposition du 18 mars 1964, repris à leur compte ces objections.

7. La Commission souligne expressément que la solution qu'elle propose présente, conformément à la déclaration qu'elle a faite à la session du Conseil des 13 et 14 décembre 1967, un caractère strictement provisoire. Elle estime qu'il conviendra de la revoir lorsque des progrès

substantiels auront été réalisés en matière d'harmonisation fiscale dans le secteur des transports par route, en relation avec la tarification de l'usage des infrastructures.

II. Considérations particulières

TITRE PREMIER

CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

Article premier

Cet article pose le principe de l'assujettissement aux dispositions du présent règlement des véhicules automobiles immatriculés dans un Etat membre et circulant temporairement sur le territoire d'un autre Etat membre. Ne sont donc pas visés par le règlement les problèmes de l'imposition des véhicules des Etats membres circulant temporairement sur le territoire d'un Etat tiers ni des véhicules des Etats tiers circulant temporairement sur le territoire d'un Etat membre. Ces problèmes restent de la compétence des Etats membres, qui peuvent toutefois étendre l'application de certaines dispositions du règlement au cas des véhicules immatriculés sur leur territoire et effectuant des séjours en dehors de la Communauté (voir article 10 ci-après).

Cet article prévoit en outre que sont exclues du champ d'application les voitures particulières à usage privé, pour lesquelles le problème de la suppression des doubles impositions se trouve déjà réglé par la convention de Genève du 18 mai 1956 relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale.

La date de prise d'effet du règlement est déterminée par application des dispositions de l'article 11 de la décision n° 65/271/CEE, d'après lesquelles

" les dispositions nécessaires pour la mise en oeuvre de la
" présente décision (...) seront arrêtées par le Conseil au
" plus tard six mois avant la date à laquelle ces dispositions
" doivent entrer en vigueur."

Article 2

Cet article contient, dans son paragraphe 1, une définition de la notion de véhicule automobile, qui correspond pour l'essentiel à celle contenue dans l'article 1 a) des deux conventions de Genève du 14 décembre 1956 relatives au régime fiscal des véhicules routiers effectuant respectivement des transports internationaux de voyageurs et de marchandises.

La définition de la notion "à usage privé" du paragraphe 2 est basée sur les mêmes critères que ceux contenus dans l'article 1 b) de la convention de Genève du 18 mai 1956 citée plus haut.

Par analogie avec les dispositions du protocole de signature annexé à cette dernière convention, le deuxième alinéa du paragraphe 2 de cet article assimile certains transports ne répondant pas aux critères ci-dessus définis de la notion "à usage privé", aux transports couverts par cette notion.

Article 3

Cet article précise la nature des impôts et taxes visés par le règlement. La définition donnée, qui se fonde sur le seul fait de la circulation ou de la détention de véhicules automobiles, exclut implicitement un certain nombre d'impôts, taxes et redevances, auxquels sont assujettis également les transports routiers. Ne sont donc notamment pas visés par le règlement, les impôts ou taxes sur les prestations de transport ou sur le chiffre d'affaires, les taxes et redevances afférentes à l'établissement de contrats de transport, les impôts ou taxes de consommation, les droits de douane, les péages ou autres redevances analogues ainsi que les droits et taxes à l'immatriculation des véhicules.

Le deuxième alinéa prévoit une liste des impôts et taxes visés par le règlement.

Pour tenir compte des modifications susceptibles de se produire dans les dispositions nationales applicables en la matière, il est indispensable que cette liste soit tenue à jour. Il faut, en effet, éviter que les objectifs poursuivis par le règlement ne soient contrecarrés par l'introduction de nouveaux impôts et taxes ou par une modification des dispositions en vigueur. Pour des raisons de rapidité et d'efficacité, les adaptations nécessaires seront réalisées par règlement de la Commission pris après consultation des Etats membres intéressés.

TITRE II

REGLES RELATIVES A LA PERCEPTION ET A L'EXONERATION DES IMPOTS ET TAXES SUR LES VEHICULES AUTOMOBILES

Article 4

Cet article oblige chaque Etat membre à soumettre les véhicules automobiles immatriculés dans les autres Etats membres aux impôts et taxes sur les véhicules exigibles sur son territoire, pendant la durée du séjour des véhicules en question sur ce territoire.

Pour assurer l'égalité de traitement des détenteurs de véhicules participant aux transports intracommunautaires, toute discrimination selon l'Etat membre sur le territoire duquel ces véhicules sont immatriculés, est interdite. A cette fin, les mêmes impôts et taxes doivent être appliqués aux véhicules nationaux et aux véhicules étrangers, dans les conditions prévues pour les premiers.

Article 5

Cet article impose aux Etats membres l'obligation d'accorder, aux véhicules immatriculés sur leur territoire, l'exonération des impôts et taxes nationaux pendant la durée du séjour de ces véhicules sur le territoire d'un autre Etat membre.

Il constitue le pendant de l'article 4, l'application conjointe de ces deux articles assurant que tout véhicule immatriculé dans un Etat membre et participant à des transports intracommunautaires sera soumis, au prorata de la durée de son séjour sur le territoire des différents Etats membres, aux impôts et taxes sur les véhicules exigibles respectivement dans chacun de ces Etats.

Il convient de souligner que l'octroi par un Etat membre d'une exonération d'impôts et taxes pour le séjour de ses propres véhicules sur le territoire d'un autre Etat membre, a un caractère contraignant, même dans les cas où ces véhicules, selon les dispositions applicables dans cet Etat aux véhicules nationaux de même type, n'y ont pas été soumis à taxation.

Article 6

Cet article a pour objet la définition du mode de détermination de la durée réelle du séjour des véhicules sur le territoire d'Etats membres autres que celui d'immatriculation. Pour les raisons indiquées à l'article 5, il doit y avoir égalité entre la période de temps pendant laquelle un véhicule est soumis aux dispositions fiscales applicables dans les autres Etats membres et la période de temps pour laquelle il a droit, à ce titre, à l'exonération des impôts et taxes en vigueur dans son propre pays.

./.

Article 7

Le paragraphe 1 de cet article prévoit la liquidation trimestrielle des impôts et taxes exigibles aux termes de l'article 4.

Le paragraphe 2 précise le mode de détermination du tarif journalier, qui s'applique à la durée réelle du séjour.

Article 8

Cet article prévoit l'application, pour l'octroi des exonérations des impôts et taxes nationaux, des dispositions arrêtées au sujet de la taxation en ce qui concerne tant la périodicité des opérations de décompte que le calcul des taxes.

Article 9

Cet article fixe une limite de temps au-dessous de laquelle il n'y a ni perception ni exonération. Cette disposition, qui concerne les véhicules qui ne participent que tout à fait occasionnellement aux transports entre Etats membres, est justifiée pour des raisons de simplification administrative.

Article 10

La solution proposée implique l'interdiction pour les Etats membres d'octroyer ou de maintenir des exonérations ou réductions en matière d'impôts et taxes sur les véhicules automobiles qui ne soient pas fondées sur les dispositions du présent règlement. Ne sont donc plus admissibles les exonérations ou réductions accordées actuellement par certains Etats membres aux véhicules participant aux transports internationaux. Seuls les séjours sur le territoire d'Etats membres autres que celui d'immatriculation donnent droit à exonération selon les règles fixées par le présent règlement.

Chaque Etat membre peut toutefois étendre l'application des dispositions relatives à la détaxation au cas des séjours effectués sur le territoire d'un Etat tiers par des véhicules immatriculés sur son territoire. Cette extension constitue la seule possibilité d'accorder pour ce cas le bénéfice d'une exonération d'impôts et taxes.

TITRE III

DEROGATIONS

Article 11

Cet article concerne le régime applicable, dans les relations entre les Etats membres de l'Union économique Benelux, aux véhicules immatriculés dans l'Union. Comme ces Etats ont déjà réalisé la libération complète des transports effectués entre leurs territoires, il paraît justifié de leur laisser le choix entre un régime d'exonération réciproque et le régime du titre II.

Article 12

Cet article énumère les catégories de véhicules qui, par dérogation aux dispositions du règlement, restent soumis, pendant la durée de leur séjour sur le territoire des autres Etats membres, aux seuls impôts et taxes applicables dans leur pays d'immatriculation. Il s'agit essentiellement de véhicules dont le séjour sur le territoire d'autres Etats membres n'a pas d'incidence économique notable. Tel est le cas aussi bien des véhicules divers visés par cette disposition que des camions d'un poids total en charge ne dépassant pas 6 tonnes, dont la charge utile est très faible, les taxes qui les grèvent peu élevées et l'utilisation pratiquement limitée au trafic frontalier. Cette dernière catégorie de véhicules est d'ailleurs visée par les mesures de libération

de la première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transports de marchandises par route pour compte d'autrui) ⁽¹⁾.

Pour les séjours effectués par ces véhicules sur le territoire d'Etats tiers, des exonérations d'impôts et taxes peuvent être accordées, conformément au deuxième alinéa de l'article 10, dans les conditions prévues par le titre II.

Il apparaît opportun de prévoir la possibilité pour le Conseil de modifier la liste de ces catégories de véhicules.

TITRE IV

DISPOSITIONS TECHNIQUES

Article 13

Cet article impose l'établissement, pour chaque véhicule participant aux transports intracommunautaires, d'une fiche signalétique dans laquelle figurent toutes les indications nécessaires, d'une part, à l'identification du véhicule et, d'autre part, à la détermination de la base d'imposition qui lui est applicable dans chacun des Etats membres. Pour répondre à ce second objectif, la fiche signalétique doit contenir l'ensemble des données techniques correspondant aux bases de calcul de la taxe sur les véhicules dans les différents Etats membres.

L'original de la fiche doit accompagner le véhicule dans tous ses déplacements et être présenté à toute réquisition des services de contrôle des Etats membres, notamment à l'entrée sur le territoire d'un autre Etat membre.

(1) J.O. n° 70 du 6 août 1962, page 2005.

Article 1.

Cet article impose au conducteur d'un véhicule automobile l'établissement, pour chaque voyage effectué en dehors du territoire du pays d'immatriculation, d'un document faisant apparaître tous les éléments nécessaires pour déterminer les impôts et taxes exigibles du fait du séjour de ce véhicule dans chacun des autres Etats membres et notamment pour calculer la durée de ces séjours. Dans le cas de trains routiers ou ensembles articulés, ce document doit faire apparaître également le numéro d'identification de la remorque ou semi-remorque en l'absence d'immatriculation spécifique de celle-ci.

Il va de soi que dans les cas où le pays d'immatriculation, en application des dispositions de l'article 10, deuxième alinéa, accorde l'exonération des impôts et taxes nationaux également pour les séjours effectués sur le territoire d'Etats tiers, les indications relatives à ces séjours peuvent être portées également sur ce document.

La procédure envisagée s'inspire du souci de réduire au maximum les formalités à accomplir au passage des frontières tout en réduisant les possibilités de fraude. Elle implique la collaboration des conducteurs de véhicules qui, au fur et à mesure du déroulement du voyage, sont tenus d'inscrire sur le document prescrit les indications relatives au séjour de leurs véhicules dans chacun des Etats membres sur le territoire duquel ces véhicules ont séjourné. Le document établi sur ces bases et certifié exact, revêt le caractère d'une déclaration fiscale dont l'établissement volontairement erroné est passible, pour son auteur, des sanctions à prévoir par les Etats membres en vertu de l'article 16.

L'intervention des bureaux chargés des formalités de frontière est limitée au simple contrôle des jours et heures de passage indiqués sur les documents ainsi qu'à la prise en charge de ceux-ci et à leur transmission aux administrations chargées des opérations de liquidation et de remboursement.

Pour des raisons de contrôle, les documents doivent être extraits de carnets à souche et numérotés.

Il est prévu également que dans l'intérêt d'une présentation uniforme des données à inscrire dans ces documents, ceux-ci seront conformes à un modèle que la Commission arrêtera après consultation des Etats membres, au plus tard trois mois avant l'entrée en vigueur du règlement.

Article 15

Les dispositions de cet article sont fondées sur le principe que, pour l'application du règlement, chaque Etat membre reconnaît à chacun des autres Etats membres, le droit de procéder à la perception des impôts et taxes dus par les ressortissants de ces Etats du fait du séjour de leurs véhicules sur son propre territoire. Ce droit couvre à la fois le calcul des impôts et taxes exigibles et leur recouvrement.

Parallèlement aux opérations de perception, il doit être procédé à la détermination des montants des exonérations d'impôts et taxes auxquelles les détenteurs de véhicules ont droit du fait du séjour de leurs véhicules sur le territoire d'autres Etats membres et au remboursement effectif de ces sommes aux ayants-droit.

En vue d'assurer une bonne application des dispositions de cet article, il est nécessaire que les Etats membres arrêtent, d'un commun accord, les modalités pratiques de mise en oeuvre du système de décompte fixé par le règlement. Il est notamment important qu'ils se communiquent mutuellement les barèmes des impôts et taxes en vigueur dans leurs pays et les modalités d'application de ces barèmes. De même, des dispositions concertées devront être prises en ce qui concerne la liquidation, entre deux Etats membres, des soldes des opérations de perception d'impôts et taxes concernant leurs résidents.

TITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 16

Sans commentaires.

Article 17

Sans commentaires.

./.

PROPOSITION

d'un règlement du Conseil concernant
la suppression des doubles impositions en matière de
taxes sur les véhicules automobiles dans le domaine
des transports internationaux

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la décision n° 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965⁽¹⁾ relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, et notamment son article premier, alinéa a),

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que l'instauration d'une politique commune des transports implique l'établissement de règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres; que l'établissement de ces règles communes comporte également l'adoption de mesures en matière fiscale;

considérant qu'à cet égard il faut éviter que les véhicules automobiles utilitaires affectés aux transports de personnes et/ou de marchandises, immatriculés dans les Etats membres, soient assujettis sur le territoire de la Communauté à une double imposition en matière d'impôts et taxes sur les véhicules automobiles;

(1) J.O. n° 88 du 24 mai 1965, page 1500/65.

considérant que tant les dispositions des réglementations nationales relatives à l'imposition des véhicules automobiles immatriculés dans les autres Etats membres que celles des accords et conventions conclus entre certains Etats membres sur le régime fiscal applicable aux véhicules automobiles immatriculés dans leurs pays présentent entre elles des différences notables et conduisent de ce fait à des distorsions de la concurrence risquant d'entraver le développement des transports à l'intérieur de la Communauté ;

considérant que la réglementation communautaire qui doit être substituée à ces réglementations nationales et aux accords et conventions entre Etats membres doit permettre d'éliminer ces distorsions ; qu'en attendant le rapprochement des dispositions nationales en matière d'impôts et taxes sur les véhicules automobiles, il est nécessaire à cette fin d'assujettir les véhicules automobiles aux dispositions de l'Etat membre dans lequel ils circulent ; qu'en conséquence les impôts et taxes dus dans un Etat membre autre que celui dans lequel les véhicules automobiles sont immatriculés, doivent être déterminés en fonction de la durée de leur séjour sur le territoire de cet Etat ; qu'en contrepartie, il est nécessaire d'exonérer les véhicules automobiles du paiement des impôts et taxes exigibles dans le pays d'immatriculation au prorata de la durée de leur absence de ce pays ;

considérant qu'il convient d'ouvrir aux Etats membres de l'Union économique Benelux, qui ont réalisé la libération complète des transports effectués entre leurs territoires, la faculté d'appliquer aux véhicules automobiles immatriculés dans leurs pays, pendant la durée de leur séjour dans l'Union, un régime spécial fondé sur le principe que ces véhicules sont soumis aux impôts et taxes applicables dans leur pays d'immatriculation comme s'ils y circulaient exclusivement ;

considérant qu'il est justifié de prévoir des dérogations au régime général pour certaines catégories de véhicules automobiles dont l'utilisation en transport international n'est qu'occasionnelle ou ne présente qu'une faible importance économique ;

considérant qu'en vue d'éviter d'alourdir les contrôles aux frontières, il convient de confier à chaque Etat membre le soin de percevoir, pour le compte des autres Etats membres, les impôts et taxes dus par ses propres ressortissants au titre du séjour de leurs véhicules automobiles hors du territoire national,

A ARRETE LE PRESENT REGLEMENT :

./.

TITRE PREMIER

CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

Article premier

A partir du, les véhicules automobiles immatriculés dans un Etat membre et circulant temporairement dans un autre Etat membre sont soumis aux dispositions du présent règlement en ce qui concerne les impôts et taxes sur les véhicules automobiles exigibles dans les Etats membres.

Ne sont toutefois pas soumis au présent règlement, les véhicules automobiles affectés au transport de personnes, utilisés pour usage privé et comportant, y compris le siège du conducteur, moins de dix places assises.

Article 2

1. Au sens du présent règlement, on entend par "véhicule automobile" tout véhicule pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion circulant sur route par ses propres moyens et toute remorque, y compris les semi-remorques.

2. Au sens du présent règlement, on entend par "usage privé" d'un véhicule automobile affecté au transport de personnes son utilisation à des fins autres que le transport de personnes moyennant rémunération, prime ou autre avantage matériel.

La notion d'"usage privé" couvre le cas où le véhicule est loué sans chauffeur, le cas du transport des bagages personnels des voyageurs et celui du transport des échantillons de commerce par un voyageur commerçant.

Article 3

Au sens du présent règlement, on entend par "impôts et taxes sur les véhicules automobiles" tous les impôts et taxes exigibles du seul fait de la circulation ou de la détention de véhicules automobiles.

La liste de ces impôts et taxes figure en annexe 1 du présent règlement dont elle fait partie intégrante. Si la Commission constate que des modifications sont intervenues dans le régime fiscal des Etats membres, elle procède, par voie de règlement, après consultation des Etats membres intéressés, aux adaptations nécessaires de cette annexe.

TITRE II

REGLES RELATIVES A LA PERCEPTION ET A L'ENONERATION DES IMPOTS ET TAXES SUR LES VEHICULES AUTOMOBILES

Article 4

Chaque Etat membre soumet les véhicules automobiles immatriculés dans un autre Etat membre aux impôts et taxes sur les véhicules automobiles exigibles sur son territoire pendant la durée de leur séjour sur celui-ci.

Tous les véhicules automobiles séjournant sur le territoire d'un des Etats membres doivent être assujettis aux mêmes dispositions, quel que soit l'Etat membre dans lequel ils sont immatriculés.

Article 5

Les véhicules automobiles immatriculés dans un Etat membre bénéficient de l'exonération des impôts et taxes exigibles dans celui-ci pendant la durée de leur séjour sur le territoire d'un autre Etat membre.

L'exonération est due que le véhicule automobile ait été soumis ou non à taxation dans un autre Etat membre.

Article 6

1. La durée de la période pendant laquelle un véhicule automobile immatriculé dans un Etat membre est soumis aux impôts et taxes exigibles dans un autre Etat membre est égale à l'intervalle de temps compris entre le moment où le véhicule entre sur le territoire de l'Etat membre en question et celui où il quitte ce territoire. Les fractions d'heure sont négligées.

2. La durée de la période pendant laquelle un véhicule automobile bénéficie de l'exonération visée à l'article 5 est égale à la durée déterminée en conformité des dispositions du paragraphe 1.

Article 7

1. Les impôts et taxes sur les véhicules automobiles exigibles aux termes de l'article 4 sont liquidés trimestriellement, suivant les modalités prévues à l'article 15.

2. La perception est effectuée sur la base d'un tarif journalier.

Celui-ci est égal à respectivement $1/360^e$, $1/180^e$ ou $1/90^e$ du tarif annuel, semestriel ou trimestriel, selon que les barèmes des impôts et taxes sur les véhicules automobiles sont établis sur une base annuelle, semestrielle ou trimestrielle.

Le tarif est appliqué pour la durée du séjour déterminée en conformité des dispositions de l'article 6, paragraphe 1.

Article 8

1. Le remboursement des impôts et taxes sur les véhicules automobiles aux bénéficiaires de l'exonération prévue à l'article 5 est effectué trimestriellement suivant les modalités fixées à l'article 15.

2. Pour la détermination du montant des impôts et taxes à rembourser les dispositions de l'article 7, paragraphe 2, sont applicables par analogie.

Article 9

Si, pour un véhicule automobile déterminé, la durée totale des séjours effectués pendant un trimestre sur le territoire des Etats membres autres que celui dans lequel il est immatriculé est inférieure à cinq jours, il n'est procédé ni à la perception des impôts et taxes dus en application de l'article 4, ni à l'exonération due en vertu de l'article 5.

Article 10

Les Etats membres ne peuvent faire bénéficier les véhicules automobiles immatriculés sur leur territoire d'aucune exonération des impôts et taxes exigibles sur les véhicules automobiles et fondée sur le fait de leur séjour hors de leur territoire autre que celle prévue par le présent règlement.

Les dispositions des articles 5; 6, paragraphe 2; 8, paragraphe 2 et 9 peuvent toutefois être appliquées au cas des séjours effectués par des véhicules automobiles immatriculés dans un Etat membre sur le territoire d'un Etat tiers.

TITRE III

DEROGATIONS

Articles 11 et 12

Par dérogation aux dispositions du titre II, les Etats membres de l'Union économique Benelux ont la faculté d'appliquer aux véhicules automobiles immatriculés sur le territoire de l'un d'entre eux, pendant la durée de leur séjour sur le territoire de l'Union, un régime spécial comportant l'assujettissement de ces véhicules aux impôts et taxes sur les véhicules automobiles applicables dans leur pays d'immatriculation comme s'ils y circulaient exclusivement et leur exemption des impôts et taxes sur les véhicules automobiles applicables dans les autres Etats membres de l'Union.

Dans le cas où ils décideraient de faire usage de cette faculté, ils en informent la Commission trois mois avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 12

1. Par dérogation aux dispositions du titre II, à l'exception de celles du deuxième alinéa de l'article 10, les véhicules automobiles appartenant aux catégories suivantes et immatriculés dans un Etat membre sont exemptés, sur le territoire des autres Etats membres, des impôts et taxes sur les véhicules automobiles exigibles dans ces Etats membres et soumis aux impôts et taxes sur les véhicules automobiles applicables dans leur pays d'immatriculation comme s'ils y circulaient exclusivement :

- véhicules automobiles dont le poids total en charge, y compris celui des remorques ou semi-remorques, ne dépasse pas six tonnes ;

- véhicules et appareils agricoles ;
- taxis ;
- ambulances ;
- véhicules forains et véhicules à caractère strictement publicitaire.

2. La liste des catégories de véhicules automobiles visées au paragraphe 1 peut être modifiée par le Conseil statuant à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission.

TITRE IV

DISPOSITIONS TECHNIQUES

Article 13

Tout véhicule automobile doit être accompagné d'une fiche signalétique conforme au modèle faisant l'objet de l'annexe 2 du présent règlement, sur laquelle figurent toutes les indications nécessaires à l'identification du véhicule et à la détermination de la base d'imposition qui lui est applicable dans chacun des Etats membres.

La fiche signalétique est établie par les autorités compétentes de l'Etat membre dans lequel le véhicule automobile est immatriculé. Le détenteur de celui-ci est tenu d'y faire apporter sans délai toute modification affectant les indications qui y figurent.

Une copie de cette fiche est conservée par l'administration visée à l'article 14, paragraphe 2.

La fiche signalétique d'un véhicule automobile doit être présentée à toute réquisition des services de contrôle des Etats membres sur le territoire desquels il séjourne.

Article 14

1. Le conducteur de tout véhicule automobile établit, pour chaque voyage, un document contenant les indications relatives à la durée du séjour du véhicule sur le territoire des Etats membres autres que celui d'immatriculation, qui sont nécessaires pour la détermination des impôts et taxes exigibles dans ces Etats.

Il certifie l'exactitude des indications portées sur le document.

Celui-ci doit accompagner le véhicule automobile et être présenté à toute réquisition des services de contrôle des Etats membres. Il doit obligatoirement être visé à l'entrée et à la sortie du territoire de chaque Etat membre emprunté au cours d'un voyage et remis, à chaque retour du véhicule sur le territoire du pays d'immatriculation, au bureau chargé des formalités de frontière à l'entrée dans ce pays.

2. Les documents visés ci-dessus sont transmis par ce bureau à l'administration chargée dans chaque Etat des opérations de liquidation et de remboursement prévues aux articles 4 et 5.

3. Ces documents sont extraits de carnets à souche et numérotés de façon continue. Ils sont conformes à un modèle qui sera arrêté par la Commission, après consultation des Etats membres, avant le (1).

Article 15

1. Les administrations de chaque Etat membre visées à l'article 14, paragraphe 2, établissent trimestriellement, sur la base des documents communiqués en vertu de cette disposition et à partir des barèmes des impôts et taxes sur les véhicules automobiles en vigueur dans les autres

(1) Cette date devrait être antérieure de trois mois à la date d'entrée en vigueur du règlement.

Etats membres, le décompte, pour chaque véhicule automobile, des impôts et taxes dus du fait du séjour de celui-ci sur le territoire de ces Etats durant le trimestre écoulé.

Elles procèdent, pour le compte des Etats membres intéressés, au recouvrement, auprès du détenteur du véhicule automobile, des impôts et taxes dus.

Les Etats membres procèdent trimestriellement à la liquidation des soldes résultant des décomptes visés ci-dessus.

2. Les documents visés à l'article 14, paragraphe 1, servent également de base à la détermination des montants des remboursements à effectuer sur les impôts et taxes perçus dans l'Etat d'immatriculation du véhicule automobile, auxquels le détenteur de celui-ci a droit aux termes de l'article 5.

Les opérations de remboursement sont effectuées conjointement avec les opérations de recouvrement visées au paragraphe 1.

3. Les impôts et taxes qu'un Etat membre perçoit pour le compte d'un autre Etat membre du fait du séjour de ses véhicules automobiles sur le territoire de cet Etat membre, sont calculés dans la monnaie de ce dernier. Les taux de change appliqués tant pour le recouvrement, auprès du détenteur d'un véhicule automobile, des montants dus en application du présent règlement que pour la liquidation des soldes des décomptes entre Etats membres, sont ceux correspondant aux parités déclarées auprès du Fonds monétaire international et reconnues par celui-ci.

4. Chaque Etat membre communique trimestriellement à chacun des autres Etats membres un relevé récapitulatif, par véhicule automobile, les différents séjours effectués, pendant le trimestre écoulé, sur le territoire de ces autres Etats par les véhicules automobiles immatriculés sur son propre territoire ainsi que les impôts et taxes sur les véhicules automobiles dus à ces Etats au titre desdits séjours.

5. Les Etats membres prennent les dispositions nécessaires pour faciliter la perception, par chaque Etat membre, des impôts et taxes exigibles des détenteurs de véhicules automobiles immatriculés dans leur pays respectif du fait du séjour de ces véhicules automobiles sur le territoire des autres Etats membres.

TITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 16

Les Etats membres arrêtent, en temps utile et après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement. Ces dispositions comprendront l'instauration de sanctions appropriées du chef d'infractions au présent règlement et de fausses déclarations sur les documents visés à l'article 14, paragraphe 1.

Article 17

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président

LISTE DES IMPOTS ET TAXES VISES A L'ARTICLE 3 DU REGLEMENT N°

REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE	:	Kraftfahrzeugsteuer
BELGIQUE	:	Taxe sur les automobiles et vé- hicules à vapeur ou à moteur
FRANCE	:	Taxe spéciale pour l'usage des infrastructures routières
ITALIE	:	i) Tassa di circolazione sugli autoveicoli ii) Tassa addizionale del 5 per cento sulle tasse di circolazione
LUXEMBOURG	:	Impôt sur les véhicules à moteur
PAYS-BAS	:	Motorrijtuigenbelasting

Fiche signalétique du véhicule



N° d'immatriculation

Pays d'immatriculation

Raison sociale et lieu
d'établissement du détenteur
du véhicule

Administration fiscale dont
relève le détenteur du véhicule

N°
Code

Type

Nombre et type d'essieux

Marque

Cylindrée (en l)

Nombre de cylindres

Date de mise en service
du véhicule (ou du
moteur, s'il ne s'agit
pas du moteur d'origine)

Genre de carburant

Contenance du réservoir normal

Poids à vide en ordre de marche

Charge utile

Poids total autorisé en charge

Charge de l'essieu le plus chargé

N°
Code

Type

Nombre et type d'essieux

Marque

Poids à vide

Charge utile

Poids total autorisé en charge

Charge de l'essieu le plus chargé

Poids à vide en ordre de marche

Charge utile

Poids total autorisé en charge

Véhicule remorqué

Ensemble

Il est certifié que les indications reprises dans la
présente fiche sont conformes aux caractéristiques
techniques déclarées par le détenteur du véhicule lors
de la mise en circulation de celui-ci.

(Cachet et visa de l'autorité compétente)

Véhicule moteur