

**Modification de la proposition de directive du Conseil relative à l'imputation des coûts d'infrastructure de transport à certains véhicules utilitaires**

(92/C 311/06)

COM(92) 405 final

*(Présentée par la Commission le 26 octobre 1992.)*

La proposition de la Commission du 8 janvier 1988 [COM(87) 716 final] <sup>(1)</sup>, telle que modifiée par la proposition de la Commission du 8 février 1991 [COM(90) 540 final] <sup>(2)</sup>, est modifiée comme suit.

<sup>(1)</sup> JO n° C 79 du 26. 3. 1988, p. 8.

<sup>(2)</sup> JO n° C 75 du 20. 3. 1991, p. 1.

PROPOSITION INITIALE

**Proposition de directive du Conseil relative à l'imputation des coûts d'infrastructure de transport à certains véhicules utilitaires**

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,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant qu'il y a lieu d'aménager progressivement les systèmes nationaux de taxes sur l'utilisation ou la détention de poids lourds et que cet aménagement doit porter tant sur la structure de ces taxes que sur les taux de taxation;

PROPOSITION MODIFIÉE  
(Le texte est à considérer comme inchangé  
si aucune formulation ne figure dans la colonne)

considérant que les besoins du développement de la politique commune des transports et la nécessité d'assurer l'unité du marché intérieur par l'élimination des distorsions de concurrence et des discriminations entre les transporteurs de la Communauté en raison de leur lieu d'établissement impliquent l'adoption de normes communes afin d'harmoniser les conditions d'application des différents prélèvements ayant une incidence directe sur les transports par route;

considérant qu'il y a lieu d'aménager progressivement les systèmes nationaux de prélèvement de taxes ou de droits sur l'utilisation ou la détention de véhicules utilitaires parallèlement à la libéralisation des marchés et que cet aménagement doit porter tant sur les droits à payer pour l'utilisation des infrastructures routières que sur les taux des taxes sur les véhicules;

considérant que l'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des différents États

## PROPOSITION INITIALE

considérant que la mise en œuvre dans toute la Communauté, sans distorsion de la concurrence, d'un système d'imputation des coûts d'infrastructure postule l'harmonisation des systèmes de taxation et l'adoption du poids maximal autorisé, réparti en catégories fixées en fonction du nombre et de la disposition des essieux, comme base de taxation;

considérant que les taux de taxation doivent être fixés de façon à refléter les coûts occasionnés par les véhicules à l'infrastructure routière; que les taxes prélevées, notamment les droits d'accises harmonisés sur le gazole, doivent dès lors couvrir au moins les coûts variables liés à l'utilisation de l'infrastructure par le véhicule et tenir compte des péages prélevés pour l'usage de certaines infrastructures dans certains États membres;

## PROPOSITION MODIFIÉE

membres postule à la fois l'harmonisation des systèmes de prélèvement — taxes sur les véhicules, accises sur les carburants ou droits liés à l'usage d'un équipement — et l'institution d'un mécanisme équitable d'imputation aux transporteurs des coûts d'infrastructure;

considérant qu'un système équitable d'imputation des coûts d'infrastructure doit tenir compte, dans des proportions à déterminer:

- des coûts directs de la construction et de l'entretien de l'infrastructure routière,
- des coûts externes occasionnés par l'utilisation de cette infrastructure, tels, par exemple, ceux relatifs à l'environnement;

considérant que les distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des différents États membres et les transferts indus de charges entre ceux-ci doivent être réduits sans attendre et qu'il est donc nécessaire de faire précéder la phase d'évaluation et d'imputation des coûts d'une phase transitoire d'harmonisation des prélèvements actuels comportant certaines mesures préparant à la phase définitive;

considérant que ce processus d'harmonisation devrait, dans toute la mesure du possible, s'accompagner d'une élaboration de mécanismes de prélèvement les mieux adaptés aux exigences d'une imputation territoriale plutôt que nationale des coûts d'infrastructure, tels que les accises sur le carburant et les droits ou redevances pour l'utilisation d'une infrastructure déterminée;

considérant que, en raison de leur caractère particulièrement adapté à la mise en œuvre du principe de territorialité, les accises sur les carburants peuvent, au moins provisoirement, être l'instrument principal d'un mécanisme d'imputation des coûts du transport routier;

supprimé

considérant que les taux des taxes ou droits doivent tendre à refléter les coûts occasionnés par les véhicules, notamment les coûts d'infrastructure routière et les coûts externes, y inclus ceux relatifs à l'environnement;

## PROPOSITION INITIALE

considérant qu'il est préférable, dans un premier temps, de limiter l'aménagement des systèmes nationaux de taxation aux véhicules utilitaires à moteur Diesel dont le poids total en charge excède un niveau donné et qui peuvent effectuer des transports intracommunautaires de marchandises;

considérant qu'une imputation idéale des coûts d'infrastructure et des coûts externes devrait se fonder sur des chiffres de coût recueillis dans tous les États membres et qu'il faut, comme ces chiffres font actuellement partout défaut, instaurer un système provisoire de taxes minimales à respecter par tous les États membres;

considérant que l'objectif à long terme est d'instaurer un système communautaire de taxation fondée sur le principe de la territorialité;

considérant qu'il y a lieu de fixer un calendrier strict pour la mise en œuvre des diverses étapes;

considérant qu'il est nécessaire pour la Commission de négocier des accords avec des pays tiers afin de garantir le bon fonctionnement du système communautaire de taxation routière, de réduire les différences entre les systèmes de taxation des différents partenaires et d'assurer la libre circulation des transports par route,

## PROPOSITION MODIFIÉE

considérant qu'il est préférable, dans un premier temps, de limiter l'aménagement des systèmes nationaux de taxation aux véhicules utilitaires dont le poids total en charge excède un niveau donné et qui peuvent effectuer des transports intracommunautaires de marchandises;

considérant qu'il convient à cet effet de fixer des taux minimaux pour les taxes sur les véhicules actuellement appliquées dans les États membres ou qui pourraient remplacer ces dernières; que tout État membre peut adapter et, le cas échéant, réduire les taux desdites taxes à condition de respecter les taux minimaux établis:

considérant que des distorsions de concurrence résultent notamment des différences entre les systèmes nationaux de taxation et en particulier du fait que dans certains États membres des péages routiers sont prélevés et non dans d'autres; que ces distorsions 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 peuvent être temporairement atténuées par la possibilité d'introduire des droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes, à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires, ne comportent pas trop de formalités et ne créent pas d'obstacles aux frontières intérieures; que ces droits d'usage devraient tenir compte des coûts d'infrastructure ainsi que des coûts externes, y inclus ceux relatifs à l'environnement;

considérant que, afin de garantir une application des droits d'usage et des péages conforme au principe de la couverture des coûts d'infrastructure, il convient de fixer certaines modalités à suivre pour en déterminer les conditions d'application;

considérant qu'une imputation idéale des coûts d'infrastructure et des coûts externes devrait se fonder sur un concept à définir et sur des chiffres recueillis selon une méthode uniforme dans tous les États membres et qu'il y a lieu, ce concept et ces chiffres faisant actuellement partout défaut, d'instaurer un système provisoire de taxes minimales à respecter par tous les États membres;

considérant qu'il y a lieu de fixer un calendrier pour adapter les règles à l'évolution de la situation et pour mettre en œuvre la phase définitive du système communautaire de taxation;

supprimé

## PROPOSITION INITIALE

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

Les États membres procèdent, conformément aux dispositions de la présente directive, à l'aménagement de leurs systèmes de taxes sur l'utilisation ou la détention de véhicules utilitaires.

La présente directive n'est pas applicable aux territoires non européens des États membres.

Elle n'est également pas applicable aux îles Canaries, à Ceuta et Melilla et aux Açores et à Madère.

*Article 2*

1. Dans la présente directive, il y a lieu d'entendre par «poids lourds» les camions, trains routiers et véhicules articulés immatriculés dans un État membre ou, s'ils ne sont pas immatriculés, appartenant à des entreprises établies dans un État membre ou à des ressortissants d'un État membre ou utilisés, dans un État membre, par ces entreprises ou ressortissants à condition:

- d'être propulsés par un moteur Diesel,
- d'être affectés au transport de marchandises par route;
- d'avoir un poids total en charge autorisé au moins égal à 12 tonnes.

2. Les États membres pourront exclure du champ d'application de la présente directive les véhicules appartenant aux forces armées et de police ainsi que les véhicules appartenant ou immatriculés au nom des pouvoirs publics, d'instances régionales ou de collectivités locales.

## PROPOSITION MODIFIÉE

*Article premier*

Les États membres procèdent, conformément aux dispositions de la présente directive, à l'aménagement de leurs systèmes de prélèvement de taxes ou de droits sur l'utilisation ou la détention de véhicules utilitaires.

*Article 2*

1. Dans la présente directive, il y a lieu d'entendre 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 pour la circulation de piétons;
  - iii) est spécialement signalée comme étant une autoroute,
- «péage», le paiement perçu pour l'exécution d'un parcours situé entre deux points d'une des infrastructures visées à l'article 4 paragraphe 2 point c), et, lorsqu'il s'agit d'autoroutes, dont le montant est basé sur la distance parcourue,
- «droit d'usage», le paiement donnant droit à l'utilisation des autoroutes pendant une durée déterminée,
- «véhicules utilitaires», les camions, trains routiers et véhicules articulés immatriculés dans un État membre ou, s'ils ne sont pas immatriculés, admis à la circulation et appartenant à des entreprises établies dans un État membre ou à des ressortissants d'un État membre ou utilisés, dans un État membre, par ces entreprises ou ressortissants à condition:
  - d'être affectés au transport de marchandises par route,
  - d'avoir un poids total en charge autorisé au moins égal à 12 tonnes.

## PROPOSITION INITIALE

*Article 3*

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, l'aménagement des systèmes de taxes visés à l'article 1<sup>er</sup> s'applique aux taxes suivantes:

- Belgique:  
taxe de circulation sur les véhicules automobiles/  
verkeersbelasting op de autovoertuigen
- Danemark:  
vaegtafgift af motorkøretøjer m.v.
- Allemagne:  
Kraftfahrzeugsteuer
- Grèce:  
Τέλη κυκλοφορίας
- Espagne:  
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica  
b) impuesto sobre actividades económicas
- France:  
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers  
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur
- Irlande:  
vehicle excise duties
- Italie:  
a) tassa di circolazione sugli autoveicoli  
b) addizionale dei 5 % sulla tassa di circolazione
- Luxembourg:  
taxe sur les véhicules automoteurs
- Pays-Bas:  
motorrijtuigenbelasting
- Portugal:  
a) imposto de camionagem  
b) imposto de circulação
- Royaume-Uni:  
vehicle excise duties

*Article 4*

1. Les États membres ne prélèvent pas de taxes sur l'utilisation ou la détention de véhicules utilitaires autres que les taxes mentionnées à l'article 3.

## PROPOSITION MODIFIÉE

*Article 3*

1. Sans préjudice des dispositions des articles 4 et 5, l'aménagement des systèmes de taxes visés à l'article 1<sup>er</sup>, s'applique aux taxes suivantes:

2. Au cas où un État membre remplace l'une des taxes mentionnées au paragraphe 1 par une autre de même nature, il en informe la Commission qui procède aux adaptations nécessaires dudit paragraphe.

## PROPOSITION INITIALE

2. Indépendamment des dispositions du paragraphe 1, les États membres peuvent instaurer ou appliquer:
- des taxes ou des droits spécifiques mineurs, tels que les taxes d'immatriculation du véhicule prélevées par certains États membres ou les droits frappant les véhicules ou les chargements de poids ou de dimensions hors normes;
  - des taxes de stationnement et des taxes applicables au trafic urbain; des péages sur des ponts, des tunnels et des routes de montagne franchissant des cols;
  - conformément aux conditions énoncées dans l'article 5, les charges (péages) pour l'utilisation des infrastructures routières.

*Article 5*

1. Les péages pour les véhicules utilitaires sont soumis aux conditions suivantes:
- ils sont appliqués sans aucune discrimination, directe ou indirecte, de nationalité et sans discrimination sur la base de l'origine ou la destination du trafic;
  - ils sont liés au coût de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure concernée ainsi qu'aux coûts de l'utilisation;
  - ils sont collectés de façon à gêner le moins possible la fluidité du trafic. À cette fin, les États membres adapteront leurs systèmes de collecte aux perfectionnements technologiques les plus efficaces.
2. Les péages ne peuvent être prélevés que sur certaines autoroutes, ou sur certains réseaux d'autoroutes ou sur certaines parties des autoroutes ou réseaux d'autoroutes.

## PROPOSITION MODIFIÉE

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, les États membres peuvent instaurer ou appliquer:
- des taxes ou des droits spécifiques mineurs perçus lors de l'immatriculation du véhicule ou frappant les véhicules ou les chargements de poids ou de dimensions hors normes;
  - des taxes de stationnement et des taxes spécifiques applicables au trafic urbain;
  - conformément aux conditions énoncées à l'article 5, des charges pour l'utilisation des infrastructures routières, à savoir péages ou droits d'usage concernant des autoroutes, des ponts, des tunnels et des routes de montagne franchissant des cols.

*Article 5*

1. Les péages ou les droits d'usage des infrastructures routières pour les véhicules utilitaires sont soumis aux conditions suivantes, étant entendu qu'ils ne peuvent être introduits ensemble pour un même tronçon de route:
- ils sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, de nationalité et sans discrimination sur la base de l'origine ou de la destination du trafic.
  - ils sont liés au coût de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure concernée ainsi qu'aux coûts de l'utilisation;
  - ils sont mis en œuvre, collectés et leur paiement est contrôlé de façon à gêner le moins possible la fluidité du trafic en évitant tout arrêt obligatoire ou contrôle aux frontières intérieures de la Communauté. À cette fin, les États membres coopèrent entre eux pour adapter leurs systèmes de collecte aux perfectionnements technologiques les plus efficaces, mettre en place des systèmes communs pour la collecte des péages aux frontières intérieures et, dans le cas des droits d'usage, pour créer dans les autres États membres des possibilités d'acquitter ces droits;
  - dans le cas des droits d'usage, ceux-ci sont proportionnels à la durée de l'utilisation des infrastructures routières. Les taux journaliers, hebdomadaires et mensuels correspondent respectivement à 1/260, 1/52 et 1/12 du droit d'usage annuel. Ils peuvent être augmentés d'un faible montant pour tenir compte des frais administratifs réels mais ce montant ne peut pas être fixé de manière dissuasive.
2. Les péages et les droits d'usage peuvent être prélevés sur l'ensemble du réseau autoroutier ou sur certaines autoroutes, sur certains réseaux d'autoroutes ou sur certaines parties des autoroutes ou réseaux d'autoroutes.

## PROPOSITION INITIALE

Par «autoroute», il y a lieu d'entendre 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 pour la circulation de piétons;
- iii) est spécialement signalée comme étant une autoroute.

*Article 6*

1. Aux fins de la taxation, les véhicules utilitaires seront répartis en plusieurs catégories en fonction du nombre et de la disposition de leurs essieux.

2. Dans chaque catégorie ou sous-catégorie, la taxation sera assise sur le poids maximal en charge autorisé des véhicules.

3. Les poids maximaux autorisés des véhicules seront répartis en tranches sur la base de la classification donnée dans l'annexe I.

*Article 7*

1. Les procédures de prélèvement et de collecte des taxes sont arrêtées par chaque État membre.

*Article 8*

1. Dans les États membres autres que les États membres de la juridiction desquels ils relèvent, les véhicules utilitaires sont exemptés des taxes mentionnées à l'article 3. Ces véhicules sont soumis aux taxes dues dans l'hypothèse où ils seraient utilisés exclusivement dans l'État membre de la juridiction duquel ils relèvent.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 8 de la directive du Conseil, du 17 février 1975, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres <sup>(1)</sup>, modifiée par la directive du Conseil, du 28 juillet 1982 <sup>(2)</sup>, les États membres ne peuvent accorder aux véhicules utilitaires aucune exemption ou réduction des taxes visées à l'article 3 et plus particulièrement pour les motifs suivants:

<sup>(1)</sup> JO n° L 48 du 22. 2. 1975, p. 31.

<sup>(2)</sup> JO n° L 247 du 23. 8. 1982, p. 6.

## PROPOSITION MODIFIÉE

supprimé

3. Tous les ans, les États membres font rapport à la Commission sur les taux qu'ils fixent; ce rapport comporte également des informations suffisantes démontrant que les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 sont respectées.

supprimé

*Article 6*

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

*Article 7*

1. Dans les États membres autres que les États membres de la juridiction dont ils relèvent, les véhicules utilitaires sont exemptés des taxes mentionnées à l'article 3.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 10 ci-dessous ainsi que de celles de l'article 8 de la directive 75/130/CEE <sup>(1)</sup>, les États membres ne peuvent accorder aux véhicules utilitaires aucune exemption ou réduction des taxes mentionnées à l'article 3 et plus particulièrement pour les motifs suivants:

<sup>(1)</sup> JO n° L 48 du 22. 2. 1975, p. 31.

## PROPOSITION INITIALE

- a) présence de ces véhicules sur le territoire d'autres États membres;
- b) existence de certaines caractéristiques quantitatives ou qualitatives (telles que l'âge du véhicule, nombre de véhicules détenus par une entreprise, etc.).

3. Les États membres ne peuvent restituer une quelconque partie de la taxe sur le véhicule par le biais des droits d'accises sur le carburant Diesel dus sur les véhicules relevant de cet État membre pour la période durant laquelle ils se trouvent sur le territoire d'autres États membres.

4. Toutefois, les États membres peuvent accorder des exemptions ou des réductions de taxes proportionnelles au temps passé sur le territoire de pays tiers par les véhicules visés à l'article 2, si ces véhicules y sont soumis à des taxes analogues à la taxe découlant de la présente directive.

*Article 9*

Les États membres appliquent à titre provisoire les taux minimaux de taxation calculés selon la méthode décrite à l'annexe II. Ces taux entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1992 et resteront applicables jusqu'au 31 décembre 1994, date à laquelle s'appliquent les taux fixés en vertu des dispositions de l'article 10.

*Article 10*

1. Les États membres appliquent, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1995, les taux minimaux de taxation fixés conformément aux dispositions des paragraphes ci-dessous. Le Conseil statue sur ces taux le 31 décembre 1993 au plus tard, sur la base d'une proposition que la Commission lui soumet avant le 1<sup>er</sup> mars 1993 au plus tard.

## PROPOSITION MODIFIÉE

4. Les États membres peuvent accorder des exemptions ou des réductions de taxes proportionnelles au temps passé sur le territoire des pays tiers par les véhicules mentionnés à l'article 2, si ces véhicules y sont soumis à des taxes analogues à celles mentionnées à l'article 3.

*Article 8*

1. Sans préjudice de la structure des taxes mentionnées 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 à l'annexe I, les taux des taxes ne soient pas inférieurs aux taux minimaux établis à ladite annexe.

2. Le Portugal et la Grèce sont autorisés à appliquer jusqu'au 31 décembre 1996 des taux réduits, égaux à 50 % au moins des taux établis à l'annexe I.

3. Sur la base d'un rapport que lui soumet la Commission, le Conseil examine les taux minimaux tous les deux ans, et pour la première fois au plus tard le 31 décembre 1995 en vue d'assurer le fonctionnement efficace du marché intérieur et d'éviter les distorsions de concurrence. Statuant sur proposition de la Commission, le Conseil adapte, le cas échéant, lesdits taux minimaux.

4. La conversion en monnaies nationales des taux minimaux des taxes sur les véhicules est actualisée si, au cours de l'année civile précédente, le taux du change moyen d'une monnaie nationale en écus est supérieur, vers le haut ou le bas, à un écart de 5 %.

*Article 9*

1. Le Conseil, dans l'intérêt du marché intérieur et de la politique commune des transports, adopte aussitôt que possible les mesures appropriées en vue de la mise en place d'un système harmonisé de taxation routière, comprenant les taxes sur les véhicules, les droits d'accises sur le carburant et les charges routières (droits d'usage et péages) pour l'utilisation de certaines infrastructures routières, et en prenant en considération les coûts d'infrastructure et les coûts externes, y inclus ceux relatifs à l'environnement.

## PROPOSITION INITIALE

2. Les États membres communiquent à la Commission, avant le 1<sup>er</sup> juin 1992 au plus tard, les coûts d'infrastructure correspondant à chacune des catégories de véhicules visées à l'article 6, calculés selon la procédure décrite à l'annexe III.

3. La Commission détermine, pour chaque catégorie de véhicules, la moyenne des coûts d'infrastructure sur la base des informations sur les coûts d'infrastructure communiqués par les États membres conformément au paragraphe 2.

4. La Commission calcule par la méthode décrite à l'annexe IV, en se fondant sur les informations fournies par les États membres, des taux minimaux de taxation pour chaque catégorie de véhicules en tenant compte du niveau des coûts d'infrastructure déterminés conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 après déduction du produit prévisible des droits d'accises sur le gazole pour les différentes catégories de véhicules.

5. Les taux de taxation sont exprimés en écus.

6. Il ne sera pas tenu compte dans les calculs des États membres qui ne respectent pas les délais prévus pour la transmission des informations comme prévu aux paragraphes 1 et 2. Les coûts communautaires d'infrastructure et les taux de taxation qui en découlent seront dans ce cas calculés sur la base des informations fournies par les seuls autres États membres.

7. Si aux moins sept des États membres ne sont pas en mesure de fournir aux services de la Commission des données relatives aux coûts d'infrastructure visés à l'annexe III, la Commission est autorisée à majorer les taux visés à l'article 9 de 10 % au maximum par an.

8. La procédure décrite dans les paragraphes 2 à 6 est répétée tous les ans. À cette occasion, compte sera aussi tenu de la nécessité d'instaurer une augmentation graduelle du taux de couverture des coûts d'infrastructure routière de façon à ce qu'au moins les coûts totaux d'infrastructure soient couverts au 31 décembre 1999.

9. Le Conseil adopte avant le 31 décembre 1993, sur la base d'une proposition de la Commission, la procédure à suivre pour l'application du paragraphe 8.

## PROPOSITION MODIFIÉE

2. À cet effet, les États membres communiquent à la Commission les données nécessaires et disponibles sans coûts excessifs auprès des administrations nationales, telles que précisées à l'annexe II.

3. Sur la base des informations visées au paragraphe 2, de l'expérience acquise entre-temps et d'une évaluation du fonctionnement du marché des transports, la Commission soumet, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1998, au Conseil un rapport assorti de propositions en vue de la réalisation de l'objectif mentionné au paragraphe 1. Statuant sur ces propositions, le Conseil adopte, au plus tard le 31 décembre 1998, un système harmonisé devant entrer en vigueur au plus tard le 30 juin 1999.

supprimé

supprimé

supprimé

supprimé

supprimé

supprimé

## PROPOSITION INITIALE

*Article 11*

1. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992, les autorités nationales peuvent rembourser les taxes perçues sur la base du nombre de véhicules par kilomètre parcouru sur les autoroutes à péage de la Communauté. Les remboursements s'effectuent une fois par an, en application de la formule suivante:

véhicules par kilomètre parcouru sur les autoroutes à péage  
× taxe annuelle nominale

---

100 000

## PROPOSITION MODIFIÉE

*Article 10*

1. Les autorités nationales peuvent rembourser les taxes sur les véhicules perçues sur la base:

a) du nombre de véhicules par kilomètre parcouru sur les autoroutes à péage dans la Communauté. Les remboursements s'effectuent une fois par an, en application de la formule suivante:

véhicules par kilomètre parcouru sur les autoroutes à péages × taxe annuelle sur le véhicule

---

100 000

et/ou

b) du nombre de jours pour lesquels des droits d'usage ont été acquittés sur les autoroutes dans la Communauté. Les remboursements s'effectuent une fois par an, en application de la formule suivante:

durée totale (en jours) pour laquelle des droits d'usage ont été acquittés × taxe annuelle sur le véhicule

---

365

2. Le parcours kilométrique effectué par fer, navigation fluviale et maritime dans le cadre d'un système de transport intermodal peut donner lieu à remboursement des taxes sur les véhicules dans les conditions prévues au paragraphe 1 pour les parcours effectués sur les routes soumises à un système de péage ou de droit d'usage.

3. En aucun cas les remboursements prévus aux paragraphes 1 et 2 ne peuvent conduire à la perception d'une taxe qui soit inférieure aux taux minimaux visés à l'article 8 paragraphes 1 et 2.

*Article 12*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992. 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.

*Article 13*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

*Article 11*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1994. Ils en informent immédiatement la Commission.

*Article 12*

## ANNEXE I

## TAUX MINIMAUX À APPLIQUER POUR LES TAXES SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES

Sous-catégories de véhicules utilitaires (poids total en charge autorisé en tonnes)

## CAMIONS

Plus de	Inférieur ou égal à	Taxe minimale (en écus/an) (nouveaux taux)	Taxe minimale (en écus/an) (anciens taux)
<i>deux essieux</i>			
7,5	12	0	0
12	13	31	71
13	14	86	204
14	15	121	286
15	18	274	645
<i>trois essieux</i>			
15	17	54	127
17	19	111	262
19	21	144	339
21	23	222	523
23	25	345	814
25	26	345	814
<i>quatre essieux</i>			
23	25	146	343
25	27	228	537
27	29	362	853
29	31	537	1 267
31	32	537	1 267

NB:

Les véhicules équipés d'un essieu moteur avec suspension pneumatique ou système équivalent sont taxés sur la base du taux applicable à la catégorie de véhicules immédiatement inférieure. Par exemple, un camion avec trois essieux et un poids maximal en charge de 23 tonnes sera taxé à 144 écus au lieu de 222 écus.

## VÉHICULES ARTICULÉS

Plus de	Inférieur ou égal à	Taxe minimale (en écus/an) (nouveaux taux)	Taxe minimale (en écus/an) (anciens taux)
<i>deux + un essieux</i>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	14	32
18	20	32	76
20	22	75	175
22	23	97	229
23	25	175	414
25	28	307	723

Plus de	Inférieur ou égal à	Taxe minimale (en écus/an) (nouveaux taux)	Taxe minimale (en écus/an) (anciens taux)
<i>deux + deux essieux</i>			
23	25	70	165
25	26	115	271
26	28	169	398
28	29	204	482
29	31	335	790
31	33	465	1 097
33	36	706	1 666
36	38	706	1 666
<i>deux + trois essieux</i>			
36	38	515	1 216
38	40	700	1 652
<i>trois + deux essieux</i>			
36	38	454	1 072
38	40	628	1 481
40	44	929	2 191
<i>trois + trois essieux</i>			
36	38	225	532
38	40	336	791
40	44	535	1 262

*NB:*

Les véhicules équipés avec un essieu moteur avec suspension pneumatique ou système équivalent sont taxés sur la base du taux applicable à la catégorie de véhicules immédiatement inférieure. Par exemple, un véhicule articulé avec trois essieux et un poids maximal en charge de 23 tonnes sera taxé à 75 écus au lieu de 97 écus.

## ANNEXE II

INFORMATIONS REQUISES DE LA PART DE CHAQUE ÉTAT MEMBRE EN VERTU  
DE L'ARTICLE 5 PARAGRAPHE 3 ET DE L'ARTICLE 9 PARAGRAPHE 2

Pour chaque catégorie de véhicules visés à la présente directive, les États membres communiquent à la Commission leurs coûts d'infrastructure. Cette communication est envoyée avant le 30 juin de chaque année et comprend les informations suivantes <sup>(1)</sup> se rapportant à l'année précédente de leur envoi.

La méthode utilisée pour la répartition de ces coûts entre lesdites catégories de véhicules devra être décrite avec précision afin de permettre aux services de la Commission de mettre en cohérence les différents renseignements. Chaque État membre pourra choisir sa propre méthode d'imputation des coûts.

**Informations requises**

1. Dépenses d'investissement (calculées à partir de la moyenne des dix dernières années):
  - pour la construction nouvelle et l'extension
  - et
  - pour le renouvellement et la reconstructiondu:
  - total du réseau,
  - réseau soumis au péage ou aux droits d'usagecomprenant une ventilation par catégorie de véhicules.
2. Dépenses d'exploitation:
  - dépenses courantes (calculées à partir de la moyenne des trois dernières années),
  - frais généraux,
  - dépenses de policedu:
  - total du réseau,
  - réseau soumis au péage ou aux droits d'usagecomprenant une ventilation par catégorie de véhicules.
3. Taxes sur les véhicules correspondant à chacune des catégories de véhicules visées à l'annexe I.
4. Taux des péages et des droits d'usage correspondant à chacune des catégories de véhicules visées à l'annexe I.
5. Longueur du réseau où sont applicables les péages ou les droits d'usage.
6. Nombre de véhicules de chacune des catégories visées à l'annexe I circulant dans l'État membre concerné (véhicules nationaux et étrangers), ainsi que le nombre de véhicules par kilomètre effectué par ces véhicules (total, sur les autoroutes payantes).
7. Produit des taxes et/ou droits suivants:
  - accises sur le carburant Diesel,
  - taxes sur les véhicules,
  - péages et/ou droits d'usage des véhicules visés à la présente directive.
8. Les coûts externes y inclus ceux relatifs à l'environnement tels qu'ils sont pris en considération par l'État membre concerné.

---

<sup>(1)</sup> Exprimées en monnaie nationale.