

GRUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCÈ
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Brussels, March 1971

Common transport policy; rates for the use
of infrastructures

The institutions of the Community have repeatedly stressed the importance of the problem of fixing rates for the use of infrastructures as an essential element of common transport policy, and the need for an early solution.

The Commission, considering that the time has come for these institutions to lay the foundations of a common tariff system for the use of infrastructures, has now drafted proposals, ready to be presented to the Council, providing for the definition of a general concept.

The solution to be implemented should ensure the best possible use of infrastructures by all concerned. At the same time it should provide enough money to cover expenditure for road building and maintenance and the management of infrastructures. This double objective can be achieved through the fixing of rates on the basis of marginal social cost, combined with the obligation to maintain a budget equilibrium. The system proposed, therefore, will guarantee that prices for the use of infrastructures will never be below marginal social costs and that, if their application were to lead to a deficit, these prices should be increased by an extra amount in order to bring about a balance for each mode of transport between the receipts and expenditure for infrastructures.

The methods of applying the common system to each mode of transport should be based on identical principles and be dependent on the initial situation in each category and on its specific operating practices.

The application of the principle of budget equilibrium to the railway sector is implicit in the general course of railway policy as determined by the Council, especially in article 8 of the decision of harmonization of 13 May 1965 (1) providing for the progressive approximation of regulations for financial relations between railway authorities and national governments.

Rates for the use of infrastructures of inland water transport will be levied in the form of tolls.

Infrastructure rates for road transport, finally, will be made up of vehicle tax, motor fuel tax, and proceeds from on-the-spot taxation of vehicle traffic services. To this end, the structure and level of these

(1) Decision No. 65/271/EEC of 13 May 1965, Official gazette
No. 88 of 24 May 1965.

vehicle and motor fuel taxes, at the moment still coming under "specific" taxes, will be determined only by the special needs of road transport services, at least as regards commercial vehicles.

For transport by road and inland waterway, the common system will be implemented by stages stretching over periods of fifteen and ten years respectively, in order to enable users to adjust smoothly to the new situation.

GRUPE DU PORTE-PAROLE

S P R E C H E R G R U P P E

GRUPPO DEL PORTA VOCE

BUREAU VAN DE WOORDVOERER

S P O K E S M A N ' S G R O U P

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Bruxelles, mars 1971

Politique commune des transports : tarification de l'usage des infrastructures

L'importance du problème de la tarification de l'usage des infrastructures, qui constitue un élément essentiel de la mise en oeuvre de la politique commune des transports, et la nécessité d'y apporter une solution rapide ont été itérativement affirmées par l'ensemble des institutions de la Communauté.

La Commission, estimant que le moment est venu pour ces institutions de jeter les fondements d'un système commun de tarification de l'usage des infrastructures, vient d'arrêter, en vue de leur transmission au Conseil, des propositions pour la définition d'une conception générale en cette matière.

La solution à mettre en oeuvre doit viser à assurer l'utilisation optimale des infrastructures du point de vue de la collectivité, tout en produisant des recettes suffisantes pour couvrir les dépenses de construction, d'entretien et de gestion afférentes aux infrastructures. C'est la tarification au coût marginal social combinée avec l'imposition de la contrainte d'équilibre budgétaire qui permet d'atteindre ce double objectif. Le système proposé consiste donc à prévoir que les prix pour l'utilisation des infrastructures ne seront en aucun cas inférieurs aux coûts marginaux sociaux et qu'ils seront majorés, dans le cas où leur application entraînerait un déficit, d'un supplément destiné à réaliser l'équilibre, au niveau de chaque mode de transport, entre les recettes et les dépenses relatives aux infrastructures.

En ce qui concerne l'application du système commun selon les modes de transport, les moyens à mettre en oeuvre, tout en s'inspirant des mêmes principes de base, devront être déterminés en fonction de la situation de départ de chaque mode et des caractéristiques de son exploitation.

Pour le chemin de fer, l'application de la règle d'équilibre budgétaire découle déjà implicitement de l'orientation générale que le Conseil a donnée à la politique ferroviaire de la Communauté et notamment de l'article 8 de la décision d'harmonisation du 13 mai 1965 (1) prévoyant l'harmonisation progressive des règles régissant les relations financières entre les chemins de fer et les États.

Pour la voie navigable, la tarification de l'usage des infrastructures sera réalisée par la voie de la perception de péages de navigation.

Pour la route enfin, les moyens par le biais desquels on procèdera à la mise en place de la tarification seront constitués par les taxes sur les véhicules, les taxes sur les carburants et des mesures de tarification directe frappant la prestation de circulation au moment et à l'endroit où elle a lieu. L'utilisation des deux premières taxes, qui relèvent actuellement de la fiscalité dite spécifique, comme instruments de tarification de l'usage des infrastructures implique que leur structure aussi bien que leur niveau seront déterminés exclusivement en fonction des besoins de cette tarification, tout au moins en ce qui concerne les véhicules utilitaires.

(1) Décision n° 65/271/CEE du 13 mai 1965, J.O. n° 83 du 24 mai 1965 .../...

Pour la voie navigable et la route, il est prévu que la mise en place du système commun se fera par étapes s'échelonnant sur une durée de respectivement 15 et 10 ans de façon à permettre aux usagers de s'adapter sans heurts à la situation nouvelle.
