

# COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(71) 268 final

Bruxelles, le 24 mars 1971

## PROPOSITION DE DÉCISION DU CONSEIL

relative à l'instauration d'un système commun  
de tarification de l'usage des infrastructures  
de transport

---

Mémoire sur la tarification de l'usage  
des infrastructures dans le cadre de la  
politique commune des transports

---

Proposition de décision du Conseil  
relative à l'instauration d'un  
système commun de tarification  
de l'usage des infrastructures  
de transport

---

(Communication de la Commission au Conseil)

EXPOSE DES MOTIFS

I. Considérations générales

1. Le problème de la tarification de l'usage des infrastructures, désigné aussi par les termes de "problème de l'imputation des coûts d'infrastructure", est considéré depuis longtemps comme un des problèmes clés de la politique commune des transports.

Dans l'accord du 22 juin 1965 sur l'organisation du marché des transports, le Conseil a retenu, parmi les actions visant à rapprocher les conditions de fonctionnement des marchés, l'adoption d'une solution commune à ce problème.

Dans la résolution qu'il a adoptée lors de sa session des 19 et 20 octobre 1966, il a souligné à nouveau la nécessité de résoudre rapidement ce problème, éventuellement par l'adoption d'une solution intérimaire provisoire.

Enfin, le 14 décembre 1967<sup>(1)</sup>, le Conseil a marqué son accord sur le calendrier et la ligne générale de premières mesures en vue de l'instauration d'une tarification de l'usage des infrastructures tels qu'ils résultaient d'une déclaration faite par la Commission.

2. A la suite de cette dernière décision, la Commission a présenté deux propositions de premières mesures relatives l'une à l'instauration d'une comptabilité uniforme et permanente des dépenses d'infrastructure, l'autre à l'harmonisation des structures des taxes sur les véhicules utilitaires.

---

(1) Décision du Conseil du 14 décembre 1967 concernant certaines mesures dans le domaine de la politique commune des transports.  
(J.O. n° 322 du 30 décembre 1967, page 4).

Si la première de ces propositions a été adoptée le 4 juin 1970<sup>(1)</sup> par le Conseil, la seconde<sup>(2)</sup> est toujours en discussion. Les Etats membres rassemblent actuellement, en collaboration avec la Commission, les éléments chiffrés qui permettront d'apprécier les conséquences qu'entraînerait l'application de la mesure en question.

Il apparaît de toute façon que les possibilités de progresser dans la voie tracée par la décision du 14 décembre 1967 sont très limitées et qu'on risque d'arriver très rapidement au point où il devient indispensable d'aborder la question des options fondamentales.

Par ailleurs, des mesures partielles prises au niveau communautaire risquent de s'avérer insuffisantes pour empêcher des initiatives nationales en matière d'imputation des coûts d'infrastructure qui menaceraient d'hypothéquer non seulement la mise en place ultérieure d'un régime commun dans ce domaine, mais encore le développement de la politique commune des transports dans son ensemble.

3. Aussi la Commission estime-t-elle que le moment est venu pour les institutions de la Communauté de jeter les fondements d'un système commun de tarification de l'usage des infrastructures.

Le programme d'études et d'enquêtes qui a été réalisé au cours des dernières années sur la base des décisions du Conseil du 22 juin 1964<sup>(3)</sup> et du 13 mai 1965<sup>(4)</sup> fournit d'importants éléments d'appréciation d'ordre

---

(1) Règlement (CEE) n° 1108/70 du 4 juin 1970 instaurant une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.  
(J.O. n° L/130 du 15 juin 1970, page 4).

(2) Proposition de première directive du Conseil concernant l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires.  
(J.O. n° C 95 du 21 septembre 1963, page 41).

(3) Décision du Conseil n° 64/389/CEE du 22 juin 1964, relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant au transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.  
(J.O. n° 102 du 29 juin 1964, page 1598/64).

(4) Décision du Conseil n° 65/270/CEE du 13 mai 1965 portant application de l'article 4 de la décision n° 64/389/CEE du 22 juin 1964 relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant au transport par chemin de fer, par route et par voie navigable.  
(J.O. n° 88 du 24 mai 1965, page 1473/65).

technique et économique qui permettent d'éclairer les décisions à cet égard. L'étude pilote<sup>(1)</sup> en particulier, contient des indications précieuses à la fois théoriques et quantitatives sur les divers systèmes de tarification de l'usage des infrastructures susceptibles d'être envisagés.

Ces systèmes répondent cependant à des objectifs divers. C'est pourquoi il est nécessaire qu'un choix soit effectué entre les objectifs, qui commandera à son tour le choix entre les systèmes.

Il est indispensable de retenir une solution qui assure l'utilisation optimale des infrastructures du point de vue de la collectivité, tout en permettant de réaliser des recettes suffisantes pour financer la totalité des dépenses entraînées par la création et le fonctionnement de ces infrastructures. La tarification au coût marginal social, combinée avec la contrainte d'équilibre budgétaire, est la seule solution qui réponde à cette double condition.

L'objet de la présente proposition de décision est de faire de cette solution le fondement du système commun de tarification de l'usage des infrastructures et d'en fixer les principes généraux. De cette façon, une base de départ sera créée à partir de laquelle pourront être élaborées ultérieurement les différentes mesures destinées à mettre en oeuvre la politique choisie dans les trois modes de transport et dont le contenu et l'articulation se trouvent exposés dans le mémorandum de la Commission au Conseil sur la tarification de l'usage des infrastructures.

---

(1) Rapport sur l'étude prévue par l'article 3 de la décision du Conseil n° 65/270/CEE du 13 mai 1965 (doc. SEC(69)700 final du 12 mars 1969).

## II. Considérations particulières

### Article premier

Cet article fixe le principe de l'instauration d'un système commun de tarification de l'usage des infrastructures, qui doit couvrir les trois modes de transport intérieurs.

### Article 2

Le paragraphe premier de cet article définit les objectifs assignés à la tarification de l'usage des infrastructures. Celle-ci doit remplir à la fois une fonction d'allocation des ressources et une fonction de financement des dépenses.

Le premier de ces objectifs est atteint si la tarification est fondée sur le coût marginal social. Une telle tarification ne permet toutefois pas toujours de réaliser des recettes suffisantes pour couvrir la totalité des dépenses afférentes aux infrastructures. Pour que le second objectif puisse être réalisé, il est nécessaire que la règle d'égalité des tarifs au coût marginal social soit complétée par la contrainte d'égalité des recettes aux dépenses.

Le paragraphe 2 prévoit que le Conseil arrêtera des règles pour la détermination des coûts marginaux sociaux et des péages d'équilibre. De telles règles sont indispensables pour garantir que le système commun de tarification de l'usage des infrastructures produise des effets équivalents dans les divers modes de transports et les six Etats membres et assure ainsi l'harmonisation des conditions de concurrence dans les transports.

Article 3

Cet article définit les dépenses qu'il s'agit de couvrir, par les recettes de la tarification, au cours d'une période donnée. Elles comprennent, en principe, les dépenses effectuées au cours de la période considérée pour la création, le maintien en état et le fonctionnement de l'infrastructure. Toutefois, la possibilité est ouverte de faire appel, pour le financement des dépenses d'investissement, à des ressources d'emprunt. Dans cette éventualité, ce n'est pas la dépense directe d'investissement qui est prise en compte, mais la charge financière des emprunts contractés pour la financer. Ces deux possibilités correspondent à ce qu'il est convenu de désigner respectivement par les termes "d'équilibre budgétaire sans emprunt" et "d'équilibre budgétaire avec emprunt".

Il est à remarquer que la période pendant laquelle doit s'établir l'égalité des dépenses et des recettes ne doit pas nécessairement être égale à l'année; il peut au contraire être indiqué de rechercher l'équilibre sur une période plus longue, au cours de laquelle les fluctuations des dépenses d'une année à l'autre pourront être compensées. Une telle façon de procéder favorisera également une certaine stabilité du niveau moyen des tarifs qui est de nature à faciliter les prévisions des usagers.

Article 4

La tarification de l'usage des infrastructures ne peut atteindre pleinement son objectif d'utilisation optimale des infrastructures existantes que si les tarifs sont modulés, dans toute la mesure du possible, en fonction du coût marginal social des différentes catégories de circulation. Elle doit en particulier comporter une différenciation appropriée des tarifs dans l'espace et dans le temps, l'élément essentiel à cet égard étant la variation du coût marginal de congestion. Bien entendu, cette différenciation trouve ses limites dans les techniques de perception disponibles et dans le coût de celles-ci.

.../...

Article 5

Le fonctionnement satisfaisant du système de tarification de l'usage des infrastructures requiert la constitution d'unités autonomes d'exploitation dotées de tous les pouvoirs nécessaires pour assurer une gestion conforme aux objectifs et principes de ce système.

Chacune de ces unités aura la responsabilité d'établir ses tarifs en fonction des conditions de coûts et d'utilisation des infrastructures relevant de sa gestion.

Article 6

Le paragraphe premier de cet article fixe les moyens grâce auxquels sera réalisée la mise en oeuvre de la tarification de l'usage des infrastructures.

Pour le chemin de fer, l'intégration de la gestion permet d'inclure directement les coûts d'infrastructure dans les tarifs de transport. Par conséquent, aucune disposition particulière n'est à prévoir à ce sujet.

Pour la route et la voie navigable, par contre, la gestion des infrastructures est distincte de celle des matériels de transport, et leur utilisation doit donc donner lieu à la perception de tarifs à payer par les usagers.

En ce qui concerne la route, ces tarifs prendront la forme à la fois de taxes sur les véhicules, de taxes sur les carburants et de mesures de tarification directe frappant la prestation de circulation au moment et à l'endroit où elle a lieu. Pour les deux premiers moyens, qui ressortissent actuellement à la fiscalité spécifique et dont le niveau est fixé, dans la quasi-totalité des cas, par référence à des considérations étrangères à l'imputation des coûts d'infrastructure, leur utilisation

comme instruments de tarification de l'usage des infrastructures aura pour conséquence que leur niveau aussi bien que leur structure devront être déterminés conformément aux exigences de cette tarification. Cependant, en ce qui concerne les voitures particulières, le paragraphe 2 ouvre la possibilité d'imposer, pour des impératifs d'ordre fiscal, une charge supplémentaire n'ayant pas le caractère d'un tarif d'usage de l'infrastructure mais d'un impôt de consommation. Si une telle charge est imposée, son niveau devra être fixé en tenant compte, en plus des nécessités d'ordre budgétaire, d'un ensemble de considérations notamment d'ordre social.

Pour la voie navigable, les conditions techniques d'exploitation permettent de se limiter à l'emploi de péages de navigation, qui peuvent faire l'objet d'une différenciation très poussée en fonction à la fois des caractéristiques des diverses voies d'eau et de celles des bateaux.

#### Article 7

##### § 1

En raison tant de sa complexité et du nombre élevé de mesures d'application qu'elle requiert que de l'ampleur de ses incidences d'ordre économique et financier, la tarification de l'usage des infrastructures ne peut être mise en place que progressivement.

Les problèmes qui se posent dans ce contexte sont nettement plus considérables pour la voie navigable que pour la route, car les usagers de la première ne contribuent actuellement que dans une mesure relativement faible et souvent nulle à la couverture des coûts d'infrastructure qui leur sont imputables. C'est la raison pour laquelle deux dates différentes sont prévues pour l'achèvement de l'action de mise en place pour ces deux modes de transport: celle du 31.12.1981 pour la route et celle du 31.12.1986 pour la voie navigable.

La première de ces dates correspond à une durée de la période transitoire de 10 ans, calculée à partir de la date d'entrée en vigueur présumée de la première directive du Conseil concernant l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires, directive qui constitue la première mesure véritable de tarification de l'usage des infrastructures.

Pour la voie navigable, il paraît raisonnable de prévoir une période de transition comptant 5 ans de plus.

Afin de permettre aux Etats membres aussi bien qu'aux agents économiques de prendre les dispositions nécessaires pour s'adapter aux nouvelles conditions, il est opportun que le Conseil arrête à l'avance le programme d'ensemble des diverses mesures ainsi que le calendrier de leur mise en oeuvre par étapes.

## § 2

Cette disposition vise l'éventualité où, au cours de la période de mise en place de la tarification et à l'intérieur d'une étape, l'application des mesures décidées par le Conseil provoquerait des difficultés économiques et sociales graves dans certains secteurs d'activités dans l'un ou l'autre Etat membre. Elle prévoit la possibilité pour l'Etat membre intéressé de recourir alors à des mesures de sauvegarde dérogeant aux dispositions prévues.

Afin d'assurer que ces dérogations ne compromettent pas l'unité du régime de tarification, il est nécessaire de les subordonner à une autorisation préalable de la Commission, à accorder après consultation des autres Etats membres, et d'en limiter l'application dans le temps.

.../...

§ 3

Le programme d'ensemble visé au § 1 doit présenter une certaine souplesse et pouvoir faire l'objet des adaptations requises par l'expérience. C'est pourquoi il est prévu que la Commission saisira, avant la fin de chaque étape, le Conseil d'un rapport sur les résultats acquis et sur les dérogations éventuelles accordées. S'il apparaît que la mise en oeuvre des mesures rencontre des difficultés sérieuses ou ne produit pas les résultats escomptés, la Commission pourra proposer les aménagements nécessaires.

§ 4

En ce qui concerne le chemin de fer, les entreprises de ce mode de transport se trouveront placées dans une position défavorable aussi longtemps que leurs concurrents routiers et fluviaux ne supporteront pas la totalité des dépenses d'infrastructure qui leur sont imputables. C'est pourquoi ce paragraphe prévoit l'octroi aux entreprises ferroviaires, au cours de la période de mise en place de la tarification, d'indemnités destinées à compenser le handicap qu'elles subissent de ce fait.

Article 8

Pas de commentaire.

.../...

Proposition de décision du Conseil  
relative à l'instauration d'un  
système commun de tarification  
de l'usage des infrastructures  
de transport

---

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne et  
notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que l'instauration d'une politique commune des trans-  
ports implique l'établissement d'un système commun en matière de tarifi-  
cation de l'usage des infrastructures; que ce système doit s'appliquer  
aux infrastructures ferroviaires, routières et de navigation intérieure  
de façon à assurer une saine concurrence dans les transports;

considérant que l'instauration d'une tarification de l'usage des  
infrastructures comporte de nombreuses mesures, qui ne pourront être  
arrêtées et appliquées que progressivement; qu'il importe cependant de  
fixer dès à présent l'orientation et les principes généraux de cette  
tarification en vue de faciliter l'élaboration des mesures d'application  
et de favoriser la convergence des politiques nationales;

considérant que la tarification doit répondre au double objectif  
de contribuer à l'utilisation optimale des infrastructures existantes et  
de mettre à la charge des usagers l'ensemble des dépenses qui sont néces-  
saires pour assurer la création et le fonctionnement des voies de commu-

.../...

nication; que cet objectif est atteint si les diverses catégories de circulation sont tarifées au coût marginal social augmenté, le cas échéant, d'un supplément dont le montant est déterminé de façon à assurer la couverture des dépenses totales relatives aux infrastructures considérées par les recettes afférentes à leur utilisation;

considérant qu'en vue d'assurer l'utilisation optimale de la capacité existante, il est souhaitable que les tarifs applicables aux différentes catégories de circulation soient modulés dans toute la mesure du possible en fonction des variations des coûts marginaux sociaux y afférents;

considérant qu'il convient de définir les moyens grâce auxquels devra être mise en oeuvre la tarification de l'usage des infrastructures dans le secteur des routes et dans celui des voies navigables; qu'en ce qui concerne les voitures particulières, il y a lieu de laisser ouverte la possibilité de leur imposer une charge supplémentaire dont le niveau devra être fixé en tenant compte, en plus des nécessités budgétaires, d'un ensemble de considérations notamment d'ordre social;

considérant qu'il convient de fixer dès à présent la durée de la période au cours de laquelle devra être mis en place progressivement le système commun de tarification de l'usage des infrastructures dans ces deux secteurs, en tenant compte de l'incidence des mesures envisagées sur la concurrence entre modes de transport; qu'il importe toutefois que le programme et le calendrier à arrêter par le Conseil à cette fin puissent faire, le cas échéant, l'objet d'un aménagement en fonction des résultats acquis;

considérant que pour créer des conditions de concurrence équitables entre modes de transport dès la période de mise en place du système commun, il s'impose de prévoir l'octroi, aux entreprises de chemin de fer, d'indemnités compensatrices au cas où les usagers des infrastructures routières et de navigation intérieure ne supporteraient pas la totalité des dépenses relatives à ces infrastructures;

.../...

considérant que l'éventualité de difficultés économiques et sociales graves dans certains secteurs d'activités d'un Etat membre à la suite de la mise en oeuvre de la tarification de l'usage des infrastructures ne peut pas être exclue; qu'il convient de prévoir la possibilité de faire face à ces difficultés par des dérogations temporaires aux dispositions communes et de définir la procédure d'octroi de ces dérogations,

A ARRETE LA PRESENTE DECISION:

.../...

### Article premier

Il est institué dans la Communauté, selon les conditions et dans les délais fixés par la présente décision, un système commun de tarification de l'usage des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

### Article 2

1. La tarification de l'usage des infrastructures a pour but de promouvoir la meilleure utilisation possible des infrastructures, tout en produisant des recettes suffisantes pour couvrir les dépenses de toute nature, afférentes à celles-ci et imputables à leur fonction de transport.

A cette fin, les tarifs applicables aux diverses catégories de circulation doivent être égaux au coût marginal social relatif à l'utilisation des infrastructures par ces catégories. Dans le cas où les recettes correspondant à ces tarifs seraient inférieures aux dépenses, le coût marginal social doit être augmenté d'un péage d'équilibre fixé de façon à assurer la couverture des dites dépenses.

2. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, arrêtera des règles pour la détermination des coûts marginaux sociaux et des péages d'équilibre.

### Article 3

Les dépenses au sens de l'article 2 paragraphe 1 à couvrir pendant une période déterminée par les recettes de cette même période comprennent les dépenses suivantes effectuées au cours de cette période :

- dépenses pour la construction, la reconstruction et le renouvellement des installations, dites dépenses d'investissement,

.../...

- dépenses pour l'entretien et le fonctionnement de ces installations et des services de gestion, dites dépenses courantes.

Si le financement des dépenses d'investissement est assuré par des ressources d'emprunt, les recettes des tarifs, pendant une période déterminée, doivent être égales à la somme des deux termes ci-après :

- dépenses effectuées au cours de cette période et non couvertes par les ressources d'emprunt,
- charges d'amortissement et d'intérêt des emprunts contractés au cours de périodes antérieures pour le financement de dépenses d'investissement et imputables à cette période.

#### Article 4

Les tarifs pour l'usage des infrastructures font l'objet d'une différenciation aussi poussée que possible entre catégories de circulation ayant des coûts marginaux sociaux différents. Pour une même catégorie de circulation, des tarifs distincts sont appliqués dans tous les cas où leur établissement est justifié par les différences quant aux conditions d'utilisation des infrastructures dans le temps et dans l'espace et où leur application est possible avec les moyens disponibles, compte tenu des coûts de perception.

#### Article 5

Des tarifs distincts pour l'usage des infrastructures sont déterminés pour les ouvrages, voies ou réseaux faisant l'objet d'une exploitation autonome.

.../...

Article 6

1. La tarification de l'usage des infrastructures est mise en oeuvre:

- en ce qui concerne la route, par le moyen des taxes sur les véhicules, des taxes sur les carburants et de mesures de tarification directe et
- en ce qui concerne la voie navigable, par le moyen de péages de navigation.

2. L'utilisation des taxes sur les véhicules et des taxes sur les carburants comme instruments de tarification de l'usage des infrastructures ne fait pas obstacle à l'application, pour des impératifs d'ordre fiscal notamment, de taxations supplémentaires frappant la détention des voitures particulières ou la consommation de carburant pour l'alimentation de leur moteur.

Article 7

1. La mise en place de la tarification de l'usage des infrastructures est effectuée progressivement. Sous réserve de prorogations éventuellement arrêtées par le Conseil conformément aux dispositions du paragraphe 3, elle est achevée au plus tard le 31 décembre 1981 en ce qui concerne la route, et le 31 décembre 1986 en ce qui concerne la voie navigable.

Le calendrier des étapes et les mesures à prendre au cours de chacune d'elles sont fixés par le Conseil sur proposition de la Commission.

2. Si durant la période de la mise en place de la tarification l'application de mesures prévues pour une étape provoque des difficultés économiques et sociales graves dans certains secteurs d'activité, la Commission peut, sur demande d'un Etat membre et après consultation des autres Etats membres, autoriser des dérogations à ces mesures pendant une période limitée. Ces dérogations doivent apporter le minimum de perturbations dans la mise en place du système et ne pas excéder la portée strictement indispensable pour remédier aux difficultés constatées.

.../...

3. Avant la fin de chaque étape, la Commission présente au Conseil un rapport sur les résultats des mesures appliquées durant cette étape. Le rapport fait notamment état des dérogations éventuellement accordées conformément aux dispositions du paragraphe 2 et est assorti, le cas échéant, de propositions de prorogation de la durée de l'étape ou de modification des mesures à mettre en oeuvre pendant l'étape suivante.

4. Pendant la période de mise en place de la tarification, il est accordé aux entreprises de chemin de fer, suivant des règles communes qui seront arrêtées par le Conseil sur proposition de la Commission, des indemnités destinées à compenser l'insuffisance de couverture des dépenses afférentes aux infrastructures de transport par route et par voie navigable par les utilisateurs de celles-ci.

#### Article 8

Les Etats membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil  
Le président

Mémoire sur la tarification de l'usage des  
infrastructures dans le cadre de la politique  
commune des transports

(Communication de la Commission au Conseil)

---

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
1. <u>INTRODUCTION</u>	1
1.1. Importance du problème de la tarification de l'usage des infrastructures	1
1.2. Rappel des positions antérieures des institutions communautaires	2
1.3. Urgence d'une action communautaire	5
1.4. Nécessité d'un plan d'ensemble	6
1.5. Contenu du mémorandum	7
2. <u>DEFINITION DES OBJECTIFS ET DES CONDITIONS A ASSIGNER A LA TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES</u>	8
3. <u>PROPOSITIONS POUR LE CHOIX D'UN SYSTEME COMMUNAUTAIRE DE TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES</u>	10
3.1. Possibilités de solution	10
3.2. Le système de l'équilibre budgétaire comme base d'une solution commune	12
3.2.1. Avantages du système de l'équilibre budgétaire	12
3.2.2. Principaux problèmes d'application	13
4. <u>MISE EN OEUVRE DU SYSTEME COMMUN SELON LES MODES DE TRANSPORT</u>	16
4.1. Chemin de fer	16
4.1.1. Considérations générales	16

	<u>Page</u>
4.1.2. Caractéristiques de la solution proposée	17
4.1.2.1. Champ d'application	17
4.1.2.2. Etendue de la contrainte d'équilibre budgétaire	18
4.1.2.3. Recours à l'emprunt	18
4.1.2.4. Définition des dépenses d'infrastructure	19
4.1.2.5. Détermination des tarifs et moyens à mettre en oeuvre	20
4.1.3. Régime transitoire	21
4.2. Voie navigable	23
4.2.1. Considérations générales	23
4.2.2. Caractéristiques de la solution proposée	24
4.2.2.1. Champ d'application	24
4.2.2.2. Recours à l'emprunt	25
4.2.2.3. Définition des dépenses d'infrastructure	26
4.2.2.4. Délimitation des zones de péréquation	26
4.2.2.5. Détermination des tarifs et moyens à mettre en oeuvre	27
4.2.3. Mise en place du régime commun	28
4.3. Route	29
4.3.1. Considérations générales	29
4.3.2. Principes d'action généraux	30

	<u>Page</u>
4.3.2.1. Distinction entre véhicules utilitaires et voitures particulières	31
4.3.2.2. Distinction entre routes de rase campagne et voirie urbaine	32
4.3.2.3. Choix des priorités	33
4.3.3. Caractéristiques de la solution proposée	34
4.3.3.1. Champ d'application	34
4.3.3.2. Recours à l'emprunt	34
4.3.3.3. Détermination des dépenses d'infrastructure	35
4.3.3.4. Délimitation des zones de péréquation	35
4.3.3.5. Détermination des tarifs	36
4.3.3.6. Moyens à mettre en oeuvre	38
4.3.3.6.1. Taxes sur les carburants	39
4.3.3.6.2. Taxes sur les véhicules	40
4.3.3.6.3. Moyens de tarification directe	41
4.3.4. Tarification de l'usage des infrastructures et harmonisation fiscale	43
4.3.5. Mise en place du régime commun	45
4.3.5.1. Première étape	45
4.3.5.1.1. Taxes sur les véhicules utilitaires	45
4.3.5.1.2. Taxes sur les carburants	46
4.3.5.1.3. Moyens de tarification directe	47

	<u>Page</u>
4.3.5.2. Deuxième étape	40
4.3.5.2.1. Taxes sur les véhicules utilitaires	40
4.3.5.2.2. Taxes sur les carburants	48
4.3.5.2.3. Taxes sur les voitures particulières	49
4.3.5.2.4. Moyens de tarification directe	49
5. <u>DISPOSITIONS D'ORDRE INSTITUTIONNEL</u>	50
6. <u>INCIDENCES ECONOMIQUES ET FINANCIERES DES SOLUTIONS PRECO-     NISEES</u>	52
6.1. Chemin de fer	52
6.2. Voie navigable	54
6.2.1. Données sur la situation actuelle	54
6.2.1.1. Régime juridique général	54
6.2.1.2. Structure de la tarification	55
6.2.1.3. Niveau des péages	56
6.2.1.4. Degré de couverture des dépenses	58
6.2.2. Incidence des diverses mesures proposées	59
6.3. Route	63
6.3.1. Données sur la situation actuelle	63
6.3.1.1. Taxes et redevances frappant les véhi- cules ou la circulation	63
6.3.1.1.1. Taxes sur les véhicules	64
6.3.1.1.2. Taxes sur les carburants	66
6.3.1.1.3. Moyens de tarification directe	67

	<u>Page</u>
6.3.1.2. Incidences de la taxation selon les catégories de véhicules utilitaires	67
6.3.1.3. Degré de couverture des dépenses	68
6.3.2. Incidence des mesures proposées	69
6.3.2.1. Appréciation globale	69
6.3.2.2. Taxes sur les véhicules utilitaires	71
6.3.2.3. Taxes sur les carburants	71
6.3.2.4. Moyens de tarification directe	73
7. <u>CONCLUSIONS</u>	74

---

P R O J E T

Mémoire sur la tarification de l'usage des infrastructures dans le cadre de la politique commune des transports  
(Communication de la Commission au Conseil)

---

1. INTRODUCTION

1.1. Importance du problème de la tarification de l'usage des infrastructures

L'instauration d'une tarification de l'usage des infrastructures est importante pour deux raisons principales.

En premier lieu, elle est une partie essentielle de l'action d'harmonisation des conditions de concurrence dans les transports. Il ne saurait en effet y avoir de compétition équitable ni entre les modes de transport ni, à l'intérieur de ceux-ci, entre les diverses catégories de véhicules, si un élément aussi important du coût que le prix d'usage de l'infrastructure n'est pas déterminé selon des critères identiques ou équivalents. Ces considérations sont valables tant sur le plan national qu'à l'échelon international.

En second lieu, la tarification de l'usage des infrastructures relève de la recherche de la gestion optimale des équipements collectifs. Les difficultés provoquées actuellement par la congestion de nombreuses infrastructures requièrent impérieusement que soient prises des mesures permettant d'utiliser au mieux la capacité existante. La tarification de l'usage des infrastructures, qui réalise l'introduction du mécanisme des prix dans le secteur des voies de communication, permet d'atteindre cet objectif dans le respect de la liberté du choix de l'utilisateur.

.../...

Il faut observer que la tarification de l'usage des infrastructures n'est qu'un des volets de l'action en matière d'infrastructures, l'autre, aussi important, étant constitué par la coordination des investissements. Aussi le système commun de tarification devra-t-il être complété en temps utile par des règles communes relatives au choix des investissements.

## 1.2. Rappel des positions antérieures des institutions communautaires

En raison de son importance, le problème de la tarification de l'usage des infrastructures a toujours occupé une place considérable dans les délibérations et travaux des institutions communautaires en matière de politique commune des transports.

Après avoir souligné la portée de ce problème dans son mémorandum sur l'orientation à donner à la politique commune des transports <sup>(1)</sup>, ainsi que dans son programme d'action <sup>(2)</sup>, en montrant plus particulièrement les liens avec l'harmonisation de la fiscalité spécifique, la Commission avait proposé dès 1963, dans le cadre général de l'harmonisation des conditions de concurrence, d'aménager les systèmes de taxes et redevances spécifiques dans les transports de façon à réaliser par ce biais une imputation équitable des charges d'infrastructure.

Le Conseil n'a pas cru à l'époque pouvoir suivre la Commission sur ce point et, en adoptant la décision d'harmonisation <sup>(3)</sup>, a disjoint l'article correspondant de la proposition <sup>(4)</sup>.

---

(1) Doc. VII/COM(61) 50 final du 10 avril 1961.

(2) Doc. VII/COM(62) 88 final du 23 mai 1962.

(3) Décision 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 (J.O. n° 132 du 25 juillet 1965, page 1500).

(4) Doc. VII/COM(63) 167 du 10 mai 1963.

L'importance du problème et la nécessité d'y apporter une solution rapide ont cependant été affirmées par le Conseil chaque fois que des délibérations importantes sur la politique commune des transports ont eu lieu dans son sein.

C'est ainsi que l'accord du 22 juin 1965 sur l'organisation du marché des transports prévoit que, pendant les deux premières étapes de mise en place de cette organisation, il conviendra de rapprocher les conditions de fonctionnement des marchés dans un certain nombre de domaines et, à ce titre, d'adopter une solution commune au problème de l'imputation des charges d'infrastructure.

Dans la résolution qu'il a adoptée lors de sa 194ème session tenue les 19 et 20 octobre 1966, le Conseil a souligné à nouveau la nécessité de résoudre ce problème, éventuellement par l'adoption d'une solution intérimaire provisoire. Des suggestions pour cette dernière ont alors été développées par la Commission dans sa communication au Conseil du 10 février 1967 <sup>(1)</sup>.

Enfin, par sa décision du 14 décembre 1967 <sup>(2)</sup>, le Conseil a marqué son accord sur le calendrier et la ligne générale de premières mesures en vue de l'instauration d'une tarification de l'usage des infrastructures tels qu'ils résultaient d'une déclaration faite par la Commission.

---

(1) Doc. SEC (67) 346 final.

(2) Décision du Conseil du 14 décembre 1967 concernant certaines mesures dans le domaine de la politique commune des transports (J.O. n° 322 du 30 décembre 1967, page 4).

A côté de ces déclarations générales, il importe de rappeler que le Conseil, sur proposition de la Commission, a arrêté, par deux décisions datant respectivement de 1964 <sup>(1)</sup> et de 1965 <sup>(2)</sup>, un important programme d'études et d'enquêtes sur les dépenses relatives aux infrastructures ainsi que sur les différentes solutions possibles en matière de tarification de leur usage. La Commission de son côté a pris deux décisions relatives à la réalisation d'une série de recensements et de sondages sur l'utilisation des infrastructures <sup>(3)</sup>. Les résultats auxquels a abouti l'exécution de ce programme ont fait l'objet de trois rapports adressés par la Commission au Conseil <sup>(4)</sup>.

Enfin, le 27 janvier 1970, le Conseil a arrêté une décision qui prévoit l'exécution, par cinq Etats membres, de nouvelles études sur les problèmes intéressant les infrastructures routières en zone urbaine <sup>(5)</sup>.

- 
- (1) Décision du Conseil n° 64/389/CEE du 22 juin 1964 relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant au transport par chemin de fer, par route et par voie navigable (J.O. n° 102 du 29 juin 1964, page 1593/64).
  - (2) Décision du Conseil n° 65/270/CEE du 13 mai 1965 portant application de l'article 4 de la décision n° 64/389/CEE du 22 juin 1964 relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant au transport par chemin de fer, par route et par voie navigable (J.O. n° 88 du 24 mai 1965, page 1473/65).
  - (3) Décision n° 64/449/CEE de la Commission du 10 juillet 1964 relative au recensement de la circulation sur route à effectuer en 1965, prise en application de la décision du Conseil du 22 juin 1964 relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts d'infrastructure (J.O. n° 123 du 30 juin 1964, page 2034/64) et décision n° 65/258/CEE de la Commission du 27 avril 1965 relative aux recensements et sondages à effectuer en 1966 sur l'utilisation des infrastructures de transport (J.O. n° 82 du 12 mai 1965, page 1405/65).
  - (4) Rapport sur l'étude prévue par l'article 3 de la décision du Conseil 65/270/CEE du 13 mai 1965 (doc. SEC(69)700 final du 12 mars 1969); rapport sur les résultats de l'enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (doc. SEC(69) 2169 final du 16 juin 1969); rapport sur les résultats des recensements et sondages effectués en 1966 sur l'utilisation des infrastructures de transport dans le cadre de l'enquête sur les coûts des infrastructures (doc. SEC (69) 3450 final du 30 septembre 1969).
  - (5) Décision n° 70/103/CEE du Conseil du 27 janvier 1970, modifiant la décision du Conseil du 13 mai 1965, portant application de l'article 4 de la décision du Conseil, du 22 juin 1964, relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (J.O. n° 23 du 30 janvier 1970, page 24).

Le Parlement européen et le Comité économique et social n'ont cessé, de leur côté, de souligner l'importance que revêt, pour le développement de la politique commune des transports, une solution rapide du problème de l'imputation des coûts d'infrastructure.

### 1.3. Urgence d'une action communautaire

L'examen des travaux des institutions communautaires qui viennent d'être rappelés brièvement ainsi que l'analyse des positions adoptées par les membres du Conseil à l'occasion de toutes les délibérations importantes de celui-ci montrent que des progrès décisifs en matière de politique commune des transports sont conditionnés par la mise en place d'une tarification de l'usage des infrastructures fondée sur des principes communs.

Les déclarations faites respectivement par les membres français<sup>(1)</sup> et néerlandais<sup>(2)</sup> du Conseil à l'occasion des sessions consacrées par celui-ci aux questions de transport les 26 et 27 janvier et le 4 juin 1970 accordent une place particulièrement importante à cette question.

Par ailleurs, le défaut de solution de ce problème au niveau communautaire ne peut que favoriser l'action unilatérale des gouvernements et risque ainsi de rendre encore plus difficile l'indispensable harmonisation au plan de la Communauté.

---

(1) Doc. R/447/70 (TRANS 40) du 26 février 1970.

(2) Doc. R/1238/70 (TRANS 91) du 12 juin 1970.

Si une action commune s'impose ainsi avec une urgence croissante, les résultats et les enseignements apportés par la réalisation du programme communautaire d'études et d'enquêtes rappelé plus haut, permettent de la fonder sur des données économiques solides. C'est pourquoi la Commission estime que le moment est venu de passer de l'étude à l'action et de présenter des propositions pour une solution d'ensemble.

#### 1.4. Nécessité d'un plan d'ensemble

Un problème aussi important que celui de la tarification de l'usage des infrastructures, qui déborde au surplus largement le cadre de la politique des transports et présente des implications considérables avec la politique fiscale notamment, ne peut être réglé valablement par des mesures partielles prises en ordre dispersé et sujettes à toutes les contingences économiques et politiques. Une conception d'ensemble doit être mise au point de façon à assurer la continuité de l'action. Cela implique de la part des institutions communautaires à la fois une décision au sujet des options fondamentales et l'élaboration d'un programme de mesures fixant les moyens et le rythme de mise en oeuvre de la politique choisie dans les divers domaines dans lesquels elle doit s'appliquer.

En soumettant au Conseil le présent mémorandum, la Commission désire provoquer la large discussion que dicte l'importance du problème. Elle estime que, comme pour toutes les grandes décisions concernant la vie de la Communauté, le Parlement européen et le Comité économique et social doivent être associés à l'élaboration des solutions dans le domaine qui fait l'objet de ce mémorandum.

Pour être véritablement utile, une telle discussion ne doit pas se confiner dans les généralités ; il faut qu'elle soit axée sur des questions aussi concrètes que possible et débouche sur l'action pratique. C'est pourquoi la Commission a tenu non seulement à définir les objectifs et des principes généraux, mais également à préciser les mesures grâce auxquelles pourra être mis en place un système cohérent de tarification

de l'usage des infrastructures. C'est pourquoi aussi elle a décidé de saisir le Conseil, en même temps que du présent mémorandum, d'une proposition de décision fixant l'orientation et les principes généraux de ce système.

#### 1.5. Contenu du mémorandum

Après avoir défini les objectifs à assigner à la tarification de l'usage des infrastructures (point 2), le mémorandum passe en revue les diverses possibilités de solution (3.1.), parmi lesquelles il est proposé de retenir le système d'équilibre budgétaire comme base du régime commun ; les principaux problèmes que soulève l'application de ce système sont analysés au plan général (3.2.).

Des propositions détaillées pour la mise en oeuvre de ce système dans les divers modes de transport sont ensuite présentées (4.) ; elles portent, pour chacun d'eux et compte tenu de leurs caractères spécifiques, sur le champ d'application de la tarification, la détermination des tarifs, les moyens et le rythme de mise en place du régime commun.

Les questions d'ordre institutionnel qui se posent en relation avec l'instauration d'une tarification de l'usage des infrastructures fondée sur la notion d'équilibre budgétaire font également l'objet de quelques brefs commentaires (5.).

Enfin, le mémorandum fournit un certain nombre d'éléments permettant une première appréciation des conséquences économiques et financières des solutions proposées (6.).

Dans les annexes sont regroupées des données et informations d'ordre statistique et quantitatif dont la connaissance est susceptible de contribuer à une meilleure intelligence des problèmes et des solutions proposées.

.../...

## 2. DEFINITION DES OBJECTIFS ET DES CONDITIONS A ASSIGNER A LA TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, un grand effort de recherche et de réflexion a été entrepris depuis 1960 sur le plan communautaire en relation avec le problème de l'imputation des coûts d'infrastructure. Parallèlement à cet effort, des études importantes ont été effectuées dans différents pays de la Communauté. Des recherches de grande portée ont été réalisées également dans d'autres organisations internationales ainsi que dans certains pays tiers, notamment en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis.

Si ce vaste effort d'étude n'a pas été suffisant pour apporter des solutions détaillées à toutes les questions, il a permis de clarifier les données générales du problème de telle sorte qu'il est possible maintenant de prendre, en toute connaissance de cause, des décisions sur l'orientation et les objectifs à assigner au système commun de tarification de l'usage des infrastructures.

La tarification de l'usage des infrastructures, c'est-à-dire l'établissement d'un système de prix pour l'utilisation des voies de communication, doit remplir une double fonction :

### a) Une fonction d'utilisation optimale des infrastructures, d'abord.

Les tarifs doivent être fixés de façon à assurer la meilleure utilisation possible des infrastructures du point de vue de la collectivité. Cet objectif est atteint si les tarifs exercent un effet de dissuasion sur les seuls usagers qui attribuent à l'usage de l'infrastructure une valeur inférieure aux coûts que cet usage occasionnerait à la collectivité.

### b) Une fonction de financement, ensuite.

La tarification doit procurer les ressources nécessaires pour financer les dépenses relatives à l'exploitation des infrastructures et à l'expansion des réseaux. Or, l'application d'un système de tarifs conforme

à l'objectif d'utilisation optimale des infrastructures conduit, en raison de l'existence d'indivisibilités et de rendements croissants dans les infrastructures de transport, à un volume de recettes inférieur à la somme de toutes les dépenses qu'il est nécessaire d'effectuer pour réaliser la production <sup>(1)</sup>.

La prise en charge par la collectivité du déficit qui peut ainsi se produire dans un certain nombre de cas présente de multiples inconvénients. Elle risque notamment de favoriser la réalisation d'investissements qui ne seraient pas justifiés sur la base d'un calcul économique rigoureux. En effet, les usagers, sachant qu'ils n'en auront pas à supporter le coût, exerceront une forte pression en faveur de la création de nouvelles infrastructures. La définition de règles en matière de choix d'investissements qui ne seraient pas assorties de sanctions financières serait d'une efficacité douteuse. La façon la plus appropriée d'empêcher le gaspillage des ressources consiste à mettre à la charge des usagers, en plus des dépenses de gestion des infrastructures, la totalité des dépenses d'investissement. Une telle solution est en même temps la seule qui assure l'égalité de traitement des divers modes de transport.

Pour que les objectifs généraux ainsi définis soient effectivement atteints, deux conditions doivent être remplies :

En premier lieu, il est indispensable que la solution retenue ait des fondements théoriques solides.

En second lieu, la tarification doit avoir un caractère opérationnel, c'est-à-dire se traduire par un ensemble de règles cohérentes, non ambiguës, faciles à comprendre et à appliquer.

---

(1) Ceci vaut évidemment si l'on considère l'ensemble de la période d'utilisation d'une infrastructure, les recettes et les dépenses étant exprimées en valeur actualisée. Pour une année déterminée au cours de cette période, les recettes peuvent excéder les dépenses.

3. PROPOSITIONS POUR LE CHOIX D'UN SYSTEME COMMUNAUTAIRE DE TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES

3.1. Possibilités de solution

Les divers systèmes susceptibles d'être envisagés en matière de tarification de l'usage des infrastructures ont fait l'objet d'un examen approfondi dans l'étude pilote que la Commission a effectuée avec le concours des experts de tous les Etats membres. Il s'agit des quatre systèmes suivants :

- le système du coût marginal social,
- le système des péages économiques,
- le système de l'équilibre budgétaire,
- le système du coût économique complet.

Ces systèmes peuvent être caractérisés succinctement comme suit :

- a) Le système du coût marginal social se fonde sur la théorie marginaliste de formation des prix dont il représente la transposition au domaine des infrastructures. Le coût marginal social mesure le coût qu'occasionne à la collectivité une circulation supplémentaire utilisant une infrastructure quelconque. Il comprend trois éléments constitutifs :
- le coût marginal d'usage de l'infrastructure, égal à l'augmentation des dépenses occasionnée au gestionnaire de l'infrastructure par une circulation supplémentaire ;
  - le coût marginal de congestion, égal à l'augmentation des coûts imposée au reste de la circulation par une circulation supplémentaire ;
  - le coût marginal externe, qui représente l'augmentation de tous les autres coûts occasionnée à la collectivité par une circulation supplémentaire. Il mesure en particulier la variation des coûts d'accident et des coûts de nuisance.

b) Le système des péages économiques dérive lui aussi de la théorie marginaliste. Il se distingue du système précédent par le fait qu'il comporte l'utilisation d'une contrainte quant à l'utilisation de la capacité de l'infrastructure. Cette contrainte consiste à limiter cette utilisation à un niveau inférieur à la capacité physique.

Le péage économique comprend deux éléments :

- le coût marginal d'usage, déterminé de la même façon que dans le système du coût marginal social ;
- le péage pur, qui est destiné à égaler la demande à la capacité. Il est nul tant que la demande risque d'être inférieure à la capacité fixée préalablement ; lorsque la demande risque de dépasser cette capacité, il est fixé à un niveau tel que la demande soit ramenée au niveau de la capacité. Le péage pur se substitue à tous les éléments du coût marginal social autres que le coût marginal d'usage.

c) Le système de l'équilibre budgétaire est fondé sur le système du coût marginal social. Toutefois, dans le cas où ce dernier produirait des recettes insuffisantes pour couvrir, pendant une période de référence donnée, les dépenses afférentes à l'infrastructure, le coût marginal social est augmenté d'un péage destiné à procurer le supplément de recettes nécessaire pour équilibrer le compte d'exploitation.

d) Le système du coût économique complet a pour objet la détermination, selon des principes dérivés de l'économie d'entreprise, des coûts occasionnés par la mise à disposition et l'utilisation des infrastructures existantes. Il procède donc d'une conception tout à fait différente de celle qui est à la base des trois systèmes précédents. Le coût économique complet se compose des coûts d'entretien et de fonctionnement de l'infrastructure augmentés des coûts de capital, correspondant à l'amortissement et aux intérêts sur le capital investi. Il est imputé aux usagers selon des méthodes basées sur le principe de

causalité, et en distinguant entre coûts d'usage variables avec l'intensité de l'utilisation et coûts de capacité indépendants de cette utilisation. Les premiers sont conventionnellement pris égaux au coût marginal d'usage.

Il faut également remarquer que le système du coût économique complet, contrairement aux trois autres systèmes, n'est qu'une méthode de calcul des coûts et non pas une solution de tarification de l'usage des infrastructures, pour l'élaboration de laquelle il ne représenterait qu'un élément d'appréciation parmi d'autres.

### 3.2. Le système de l'équilibre budgétaire comme base d'une solution commune

#### 3.2.1. Avantages du système de l'équilibre budgétaire

Dans l'introduction au rapport sur l'étude pilote, la Commission a déjà présenté un certain nombre d'objections techniques à l'encontre du système des péages économiques et de celui du coût économique complet. Mais l'examen des différents systèmes à la lumière des critères qui ont été fixés au point 2 ci-dessus aboutit à la conclusion qu'un seul satisfait pleinement aux exigences posées : il s'agit du système de l'équilibre budgétaire. Au cours de ces dernières années, un courant d'opinion très puissant s'est manifesté en faveur de l'adoption de cette solution de la part aussi bien des théoriciens de l'économie des transports que des praticiens et des organisations professionnelles. Il convient de rappeler à cet égard en particulier les positions prises par les auteurs de deux rapports que la Commission a fait établir sur le problème de la tarification de l'usage des infrastructures <sup>(1)(2)</sup>.

- 
- (1) Options de la politique tarifaire dans les transports. Etudes, série transports, 1 - Bruxelles, 1965. Rapport établi par les professeurs ALLAIS, DEL VISCOVO, DUQUESNE DE LA VINELLE, OORT et SEIDENFUS.
  - (2) Problèmes posés par l'application pratique d'une tarification pour l'usage des infrastructures routières. Rapport établi par M. René MALCOR (à paraître prochainement dans la collection Etudes, série transports).

Le système de l'équilibre budgétaire tel qu'il a été défini dans l'étude pilote et tel que la Commission propose de l'adopter comme base générale de la solution commune en matière de tarification de l'usage des infrastructures, répond bien aux deux objectifs principaux dont l'importance a été mise en évidence plus haut.

Il s'agit en premier lieu d'un système d'allocation des ressources. La base des tarifs est en effet constituée par le coût marginal social, et les prix à payer par les usagers ne peuvent jamais être inférieurs à ce coût. Cette règle est d'une importance capitale, car elle signifie que le système d'équilibre budgétaire ne se limite pas uniquement à réaliser la simple égalité des dépenses et des recettes, mais vise avant tout à assurer la meilleure utilisation possible des infrastructures existantes.

En second lieu, il s'agit d'un système de financement. Cela implique une double conséquence :

- d'une part, chaque mode de transport et, à l'intérieur de ceux-ci, chaque catégorie d'usagers doivent couvrir, par leurs propres moyens, l'intégralité des coûts qui leur sont imputables. Ce principe exclut aussi bien toute aide de la part des pouvoirs publics que le subventionnement d'une activité par une autre ;
- d'autre part, la totalité des ressources procurées par la tarification doit être employée dans l'intérêt de la gestion et de l'amélioration des infrastructures.

### 3.2.2. Principaux problèmes d'application

Il faut éviter que la règle d'équilibre budgétaire, au lieu de favoriser l'efficacité, constitue une gêne pour les gestionnaires de l'infrastructure ou produise des effets antiéconomiques. Les points suivants semblent devoir à cet égard retenir plus particulièrement l'attention :

a) Période sur laquelle doit être réalisé l'équilibre

Des périodes annuelles peuvent s'avérer comme constituant un cadre trop étroit pour réaliser l'égalité des dépenses et des recettes. Comme cela est normal dans le cas de sociétés industrielles ou commerciales, des compensations doivent pouvoir intervenir entre les résultats d'exercices successifs.

Le choix d'une période pluriannuelle présenterait par ailleurs l'avantage de permettre une plus grande stabilité des tarifs. Si ceux-ci étaient déterminés sur la base de prévisions de coûts et de trafic portant sur plusieurs années, il ne serait pas nécessaire de les modifier à l'occasion de chaque changement affectant ces éléments. Une telle façon de procéder permettrait en outre de placer la tarification de l'usage des infrastructures dans le cadre de la politique économique à moyen terme.

b) Recours à l'emprunt

La possibilité d'un étalement dans le temps des dépenses d'investissements grâce au recours à l'emprunt doit être ouverte. En effet, la mise à la charge des usagers des dépenses relatives à des investissements importants au moment même où elles sont effectuées risquerait, dans de nombreux cas, de faire peser sur le trafic des charges exorbitantes et de créer des distorsions sérieuses par rapport à une allocation optimale des ressources.

c) Péréquation dans l'espace

L'étendue des réseaux d'infrastructures au niveau desquels il y a lieu d'imposer la contrainte d'équilibre budgétaire doit être fixée de façon telle que l'application de cette contrainte n'entraîne pas de distorsion trop sensible par rapport à une tarification au coût marginal social. En d'autres termes, la différence entre les recettes correspondant au coût marginal social et des dépenses totales à couvrir doit être répartie, grâce à une péréquation appropriée dans l'espace, sur un nombre d'usagers suffisamment grand pour qu'il n'y ait pas

d'écart trop important par rapport à l'optimum. Il ne faut pas perdre de vue le fait que des tarifs trop élevés, en décourageant la demande de façon excessive, risqueraient de compromettre la réalisation même de l'équilibre budgétaire.

La péréquation dans l'espace doit toutefois trouver ses limites dans la nécessité de maintenir à l'obligation d'équilibre budgétaire son rôle de barrière contre des décisions d'investissement injustifiées. Il faut donc empêcher que le coût de tels investissements puisse être mis à la charge d'usagers qui n'en tirent aucun bénéfice.

#### 4. MISE EN OEUVRE DU SYSTEME COMMUN SELON LES MODES DE TRANSPORT

Si l'objectif et les principes de base doivent être les mêmes pour tous les modes de transport, en revanche les moyens et le rythme d'instauration de la tarification de l'usage des infrastructures devront être définis en fonction de la situation de départ de chacun d'eux et des caractéristiques de son exploitation en tenant compte des répercussions sur la situation économique des entreprises et sur les trafics en cause.

Au stade actuel, on ne saurait avoir la prétention de présenter des propositions détaillées pour la solution de tous les problèmes que pose la mise en place d'une tarification commune de l'usage des infrastructures. Par contre, il est possible de donner des indications suffisantes pour définir avec précision le type de solution préconisé, dégager la nature des moyens à employer et montrer les implications des mesures proposées sur d'autres plans, notamment sur celui de la fiscalité.

##### 4.1. Chemin de fer

##### 4.1.1. Considérations générales

Pour le chemin de fer, l'application de la règle d'équilibre budgétaire à la tarification de l'usage des infrastructures découle déjà implicitement de l'orientation générale que le Conseil a donnée à la politique ferroviaire de la Communauté en adoptant les dispositions de la section II de la décision n° 65/271/CEE 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)

---

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

D'après l'article 8 de cette décision, il sera procédé à l'harmonisation progressive des règles régissant les relations financières entre les entreprises de chemin de fer et les Etats, l'objectif étant d'assurer l'autonomie financière de ces entreprises. Il serait impensable que cette autonomie pût être réalisée pour une partie seulement de l'exploitation ferroviaire et que l'infrastructure en fût exclue, car la gestion du chemin de fer constitue un tout indivisible.

Il résulte aussi de là qu'il ne saurait y avoir d'action isolée et autonome pour instaurer une solution d'équilibre budgétaire en ce qui concerne la tarification de l'usage des infrastructures ferroviaires. La mise en oeuvre de cette solution est indissociable de l'action générale d'assainissement de la situation économique et financière des entreprises de chemin de fer et les étapes de sa réalisation seront fonction du calendrier de cette action.

#### 4.1.2. Caractéristiques de la solution proposée

##### 4.1.2.1. Champ d'application

Toutes les infrastructures ferroviaires devront être soumises aux règles concernant la tarification de l'usage des infrastructures. La seule exception sera constituée par les voies ferrées non raccordées au réseau principal de chaque Etat membre, que le Conseil a exclues également du champ d'application du règlement (CEE) n° 1108/70 du 4 juin 1970 instaurant une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable <sup>(1)</sup>. Ces voies ne présentent en effet qu'un intérêt tout à fait secondaire pour la politique commune des transports.

---

(1) J.O. n° L 130 du 15 juin 1970, page 4.

#### 4.1.2.2. Etendue de la contrainte d'équilibre budgétaire

La règle d'équilibre budgétaire exclut toute subvention de la part des pouvoirs publics quelles qu'en soient la forme et les modalités d'octroi. Il va de soi que les dépenses dont la prise en charge par l'Etat résulte de l'application de règles communautaires ne constituent pas de subventions dans ce sens. Tel est le cas des dépenses afférentes aux installations de croisement, dont le règlement CEE n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer <sup>(1)</sup>, fixe les normes suivant lesquelles elles doivent être réparties entre les chemins de fer et les Etats.

Pendant la période de mise en place du régime commun, les différences de situation entre modes de transport au regard de la couverture des coûts d'infrastructure pourront justifier l'application de règles différentes ; elles seront examinées au point 4.1.3. ci-après.

#### 4.1.2.3. Recours à l'emprunt

Dans le cas du chemin de fer, une tarification au coût marginal social entraînerait un découvert important. Ce résultat est dû à la conjonction de deux faits :

- d'une part, les dépenses d'entretien, de fonctionnement et de renouvellement de l'infrastructure ne dépendent que dans une faible mesure du volume du trafic ;
- d'autre part, la planification de l'accès à l'infrastructure permet de limiter très fortement, sinon d'éliminer, les phénomènes de congestion. La plupart des installations ferroviaires présentent une marge de capacité qui met les entreprises en mesure de faire face à un accroissement de trafic sans qu'il en résulte une augmentation des coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure.

---

(1) J.O. n° L 156 du 23 juin 1969, page 1.

Compte tenu de l'ampleur des dépenses d'investissement d'infrastructure et de la durée d'utilisation généralement très longue des installations, le chemin de fer doit avoir la possibilité de recourir à l'emprunt dans toute la mesure nécessaire dans l'intérêt de son exploitation. Les dispositions applicables à cet égard seront arrêtées dans le cadre de l'harmonisation des règles régissant les relations financières entre les Etats et les entreprises ferroviaires, conformément à l'article 3 de la décision n° 65/271/CEE déjà citée.

#### 4.1.2.4. Définition des dépenses d'infrastructure

La détermination des dépenses d'infrastructure à couvrir par les recettes ne soulève guère de problèmes dans le cas du chemin de fer. Selon qu'il est fait recours à l'emprunt ou non pour le financement d'une partie des dépenses, le montant global à couvrir au cours d'une période de temps déterminée est égal

- soit aux dépenses d'entretien, de fonctionnement et d'investissement effectuées au cours de cette période (équilibre budgétaire sans emprunt);
- soit à la somme des dépenses d'entretien, de fonctionnement et d'investissement effectuées au cours de cette période et non couvertes par des ressources d'emprunts et des charges d'amortissement et d'intérêt relatives aux emprunts contractés antérieurement (équilibre budgétaire avec emprunt).

A ce sujet, l'attention doit être attirée sur la nécessité d'adapter les dispositions communautaires en matière de comptabilité des dépenses d'infrastructure contenues dans le règlement (CEE) n° 1108/70 déjà cité à la définition de l'équilibre budgétaire effectivement retenue.

Conformément au principe général défini plus haut, la période au cours de laquelle doit être réalisé l'équilibre recettes-dépenses ne sera pas nécessairement limitée à un an. Elle pourra s'étendre sur plusieurs années de façon à rendre possible la compensation des fluctuations qui affectent normalement le volume des dépenses et à assurer une certaine

stabilité. Encore ne faudra-t-il pas exagérer cette dernière préoccupation, car la tarification de l'usage des infrastructures doit conserver une très grande souplesse et pouvoir être adaptée rapidement aux conditions changeantes.

Contrairement aux autres modes de transport, l'infrastructure ferroviaire ne remplit qu'une fonction de transport. Par conséquent, il ne se pose pas de problème de répartition des coûts entre différentes fonctions et la totalité des dépenses d'infrastructure devra être supportée par l'entreprise et répercutée par elle sur les usagers.

#### 4.1.2.5. Détermination des tarifs et moyens à mettre en oeuvre

Le tarif pour l'usage de l'infrastructure doit comporter deux éléments constitutifs représentés respectivement par le coût marginal social et un péage d'équilibre. Ce dernier doit être fixé en tenant compte de la situation de la demande relative aux différentes catégories de prestations.

La gestion intégrée du chemin de fer permet une différenciation très poussée des tarifs. Les possibilités à cet égard sont très nettement supérieures à ce qu'elles sont pour les autres modes de transport, dans lesquels la gestion des infrastructures est dissociée de l'exploitation des moyens de transport. En fait, les redevances pour l'usage de l'infrastructure ferroviaire feront l'objet de la même différenciation que les prix de transport, dont elles constituent une partie intégrante. Dans la pratique, les prix et tarifs seront fixés en bloc sans qu'une distinction soit faite entre l'élément "exploitation" et l'élément "infrastructure".

#### 4.1.3. Régime transitoire

Tant que la mise en place du régime commun de tarification de l'usage des infrastructures ne sera pas achevée, la concurrence entre les divers modes de transport restera sujette à des distorsions. Les entreprises de chemin de fer, gérant elles-mêmes leur infrastructure, en supportent en effet en général directement toute la charge. Le fait que l'exploitation de ces entreprises puisse être déficitaire et que l'insuffisance des recettes soit couverte par des versements des Etats ne change rien à cette situation et ne saurait dispenser les autorités responsables de rechercher des correctifs à cette distorsion en vue de faire ressortir le déficit réel, c'est-à-dire le déficit qui est imputable à la façon dont le chemin de fer est géré.

Le règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable <sup>(1)</sup> autorise les Etats membres à accorder des aides à des entreprises ayant à leur charge les dépenses relatives à l'infrastructure qu'elles utilisent, alors que d'autres entreprises ne supportent pas de telles charges, le montant de ces aides devant être apprécié en tenant compte des coûts d'infrastructure que les transports concurrents ne supportent pas. Cette disposition est valable jusqu'à l'entrée en vigueur d'une réglementation commune en matière d'imputation des coûts d'infrastructure.

L'adoption d'une solution commune de tarification de l'usage des infrastructures fondée sur le principe de l'équilibre budgétaire entraînera la caducité de cette disposition, qui permet à chaque Etat membre de fixer son propre régime d'aides conformément à sa politique nationale des transports, et son remplacement par des normes communautaires concernant d'une part l'octroi et d'autre part le calcul du montant des aides de l'espèce.

---

(1) J.O. n° L 130 du 15 juin 1970, page 1.

En ce qui concerne le premier aspect, ces aides devront être accordées aux entreprises ferroviaires dans le cas où leurs concurrents ne couvrent pas l'intégrité de leurs dépenses d'infrastructure. Pour la route et la voie navigable, le degré de couverture est égal au rapport entre les recettes et les dépenses relatives à l'infrastructure.

Etant donné le caractère indivisible de l'équilibre budgétaire, qui a été souligné plus haut, aucune distinction ne sera nécessaire selon les catégories d'activités.

Quant au second aspect, le montant des indemnités devra être calculé par référence à la situation des transports par route et par voie navigable avec lesquels le chemin de fer se trouve en concurrence. Il sera fonction des deux éléments suivants :

- part des recettes du trafic ferroviaire en concurrence avec chacun des deux modes considérés ; cette part sera calculée sur le total des services voyageurs et marchandises ;
- degré de couverture des dépenses d'infrastructure de chacun de ces modes.

L'indemnité sera alors égale à la somme des deux termes suivants, qui se réfèrent respectivement aux activités concurrencées par la voie navigable et la route :

$$D_F \times \frac{R_1}{R} \left( 1 - \frac{P_N}{D_N} \right)$$

et

$$D_F \times \frac{R_2}{R} \left( 1 - \frac{P_R}{D_R} \right)$$

Les notations ont la signification suivante :

- $D_F$  = dépenses d'infrastructure totales du chemin de fer
- $D_N$  = dépenses d'infrastructure totales de la voie navigable
- $D_R$  = dépenses d'infrastructure totales de la route

- R = recettes totales du trafic ferroviaire  
R<sub>1</sub> = recettes du trafic ferroviaire concurrencé par la voie navigable  
R<sub>2</sub> = recettes du trafic ferroviaire concurrencé par la route  
P<sub>N</sub> = produit total de la tarification de l'usage des voies navigables  
P<sub>R</sub> = produit total de la tarification de l'usage des routes.

Le montant des indemnités revenant aux entreprises de chemin de fer à ce titre devra être déterminé avec précision sur la base des données relatives à chaque année. Il s'imposera d'en prévoir la liquidation par des avances, le règlement définitif s'effectuant après la clôture de l'exercice.

Ces indemnités iront bien entendu en diminuant à mesure que la tarification de l'usage des infrastructures sera mise en place dans les autres modes.

#### 4.2. Voie navigable

##### 4.2.1. Considérations générales

La conciliation des deux objectifs de la tarification de l'usage des infrastructures, à savoir l'utilisation optimale de celles-ci et le financement des dépenses afférentes à leur construction et à leur gestion, soulève des problèmes particulièrement difficiles dans le cas des voies navigables. Ces difficultés sont dues aux caractéristiques techniques et économiques propres à ce mode de transport.

En fait, chaque voie d'eau et parfois même chaque section de voie constituent des cas d'espèce et devraient être traitées comme tels du point de vue de la tarification. Les différences de gabarit du chenal et des ouvrages de franchissement entraînent dans maints cas un cloisonnement des diverses parties des réseaux nationaux. Le trafic varie fortement d'une voie à l'autre quant à son volume, sa composition et ses perspectives d'avenir.

L'application du système de l'équilibre budgétaire au niveau des différentes voies considérées comme des entités économiques risquerait, en raison de cette situation, de donner lieu à des difficultés très sérieuses dans un certain nombre de cas. Un volume de dépenses relativement important devrait en effet être réparti sur un trafic relativement faible. Il en résulterait des charges unitaires élevées dépassant de loin le coût marginal social et qui ne pourraient que décourager davantage l'utilisation de voies navigables déjà délaissées et aggraver encore la situation. Un tel résultat n'est évidemment pas souhaitable du point de vue de la collectivité.

Bien que les difficultés entraînées par le conflit entre les deux objectifs assignés à la tarification de l'usage des infrastructures puissent être très sérieuses, il est possible de les surmonter par des modalités appropriées. Les points principaux à prendre en considération à cet égard seront examinés plus en détail dans les paragraphes suivants ; ils concernent la péréquation entre voies d'eau grâce à la constitution de bassins formant des entités économiques et le recours à l'emprunt qui, en raison de l'importance des capitaux investis, doit être particulièrement large dans le cas des voies navigables.

#### 4.2.2. Caractéristiques de la solution proposée

##### 4.2.2.1. Champ d'application

La tarification de l'usage des infrastructures devra couvrir l'ensemble du réseau des voies navigables de la Communauté quels qu'en soient la nature et le régime juridique. Il semble toutefois indiqué d'en exclure les voies navigables dont l'utilisation est limitée aux bateaux d'un port en lourd inférieur à 250 tonnes ainsi que certaines voies navigables à caractère maritime sur lesquelles la circulation de bâtiments de navigation intérieure est tout à fait secondaire. Ces deux exclusions correspondent à celles retenues dans le règlement (CEE) n° 1103/70 du Conseil déjà cité ; elles ont trait à des voies ne présentant que peu d'intérêt au regard de la politique commune des transports.

L'application de ce principe soulève la question de la compatibilité de la perception de péages avec les actes du Rhin. L'article 3 alinéa 1er de la convention de Mannheim prévoit qu' "aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements non plus que sur les radeaux naviguant sur le Rhin, sur ses affluents, en tant qu'ils sont situés sur le territoire des hautes parties contractantes ...".

Cette disposition pourrait, à première vue, être considérée comme faisant obstacle à toute mesure de tarification de l'usage de l'infrastructure sur le Rhin. La Commission estime toutefois qu'une telle interprétation doit être écartée, car les péages qu'elle propose d'introduire n'ont pas du tout le même caractère que les droits de navigation qui étaient perçus sur le Rhin avant 1868 et dont la convention de Mannheim a stipulé la suppression. La perception de ces droits, qui représentaient une entrave considérable à l'exercice et au développement de la navigation, ne correspondait en effet pas à la rémunération d'un service rendu, mais constituait une manifestation de la souveraineté des Etats riverains.

#### 4.2.2.2. Recours à l'emprunt

Les considérations présentées dans le paragraphe 4.1.2.2. à propos du chemin de fer s'appliquent a fortiori au cas de la voie navigable.

Compte tenu de la durée d'utilisation très longue des installations de la navigation intérieure et de l'importance des dépenses correspondantes, il sera nécessaire d'étaler la charge de ces dernières dans le temps grâce au recours à des emprunts, qui devraient pouvoir être renouvelés périodiquement à leur échéance dans la limite de la durée de vie des ouvrages.

#### 4.2.2.3. Définition des dépenses d'infrastructure

Sur ce point comme sur le point précédent, les indications données au paragraphe 4.1.2.3. relativement au chemin de fer sont valables aussi pour les voies d'eau. Toutefois, le fait que ces dernières remplissent des fonctions multiples, dans l'intérêt notamment de l'économie hydraulique et de la production d'énergie électrique, soulève un problème de répartition des dépenses. Une partie de celles-ci doit en effet être imputée aux fonctions étrangères aux transports.

Des critères communs devront être arrêtés pour la détermination de la part des dépenses imputable à la fonction de transport. L'article 9 du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil déjà cité confie à la Commission la tâche d'arrêter ces critères.

#### 4.2.2.4. Délimitation des zones de péréquation

Pour les raisons qui ont été exposées sous 4.2.1. il est exclu, dans la grande majorité des cas, de rechercher l'équilibre budgétaire voie par voie. Il s'imposera donc de former des zones de péréquation à l'intérieur desquelles la charge du déficit entraînée par une tarification au coût marginal social puisse être répartie sur un nombre d'usagers suffisamment important.

Ces zones de péréquation pourront être constituées par des bassins réunissant, autour d'une ou de plusieurs grandes artères, des voies de moindre importance qui en constituent le prolongement naturel. Ces bassins devraient former des ensembles aussi cohérents que possible du point de vue économique et technique.

Les décisions à cet égard pourront être laissées à l'appréciation des Etats membres.

4.2.2.5. Détermination des tarifs et moyens à mettre en oeuvre

A l'intérieur de chacun des bassins, la tarification devra être différenciée selon les voies en fonction du coût marginal social relatif à leur utilisation dans la mesure où ce dernier présente des variations significatives. Les péages d'équilibre seront à calculer sur la base du déficit pour l'ensemble du bassin considéré et selon des règles à arrêter par le Conseil.

La fixation des tarifs ne devra se référer qu'à des critères en rapport avec l'utilisation de l'infrastructure. C'est dire l'importance prépondérante qui s'attache au type de bateau, car c'est celui-ci qui détermine le niveau à la fois du coût marginal d'usage et du coût marginal de congestion. Les tarifs s'appliqueront aussi bien aux bateaux chargés qu'aux bâtiments vides.

Quant aux moyens à mettre en oeuvre, le recours à des péages de navigation est facile en raison des conditions d'exploitation des voies navigables. On peut donc écarter tous les autres moyens de tarification, en particulier les taxes sur les bateaux, déjà abandonnées dans tous les Etats membres <sup>(1)</sup> et les taxes sur les carburants, qu'il conviendra de supprimer complètement dès l'introduction de la tarification <sup>(2)</sup>. Ces taxes ne frappent d'ailleurs plus qu'une petite partie des mouvements de bateaux <sup>(3)</sup> et leur rendement, qui est négligeable, ne leur confère qu'un rôle insignifiant dans l'équilibre général des budgets publics.

---

(1) Sauf en Italie, où leur taux est très faible et leur produit négligeable.

(2) Cette proposition ne vise pas les bateaux de plaisance, qui pourront continuer à faire l'objet de mesures à caractère fiscal tant du fait des carburants utilisés que de la détention.

(3) L'Italie constitue une exception à cet égard. Les carburants utilisés par la navigation intérieure, à l'exception des services publics sur les lacs de Côme, Majeur et de Garde qui bénéficient de l'exonération complète, sont taxés au taux plein. Ces taxes ont rapporté, en 1966, plus de 11 milliards de lires au Trésor. (Ce chiffre est à rapprocher de celui de 987 milliards de lires, qui représente le produit des taxes sur les carburants routiers pour la même année).

#### 4.2.3. Mise en place du régime commun

La situation actuelle des voies navigables, qui est caractérisée en général par une contribution peu importante et souvent nulle des usagers aux coûts d'infrastructure qu'ils occasionnent, rend nécessaire une application progressive des mesures de tarification de l'usage des infrastructures. Il semble que la mise en place du régime commun proposé puisse se faire en trois phases dont la durée devrait être suffisamment longue pour permettre une adaptation sans heurts à la situation nouvelle, sans cependant être excessive au point de ne plus faire apparaître les échéances comme inéluctables. Une durée totale de 15 ans paraît répondre à cette double exigence.

- Dans une première phase, tous les péages devront être fixés au moins au niveau du coût marginal social.

Il convient de souligner que la tarification devra être différenciée en fonction du coût marginal social par voie ou catégorie de voies ainsi que par type de bateau. Il ne suffira donc pas que le produit global des péages soit égal ou supérieur à la somme des coûts marginaux sociaux.

Dès le début de cette phase, la taxation des carburants utilisés par les bâtiments de navigation devra être supprimée, étant entendu que la diminution des charges qui en résultera pour la navigation devra être compensée par un relèvement simultané des péages.

La durée de cette phase pourrait être comprise entre 3 et 5 ans.

- Dans une deuxième phase, il s'agira de relever progressivement les tarifs de façon à porter la recette totale au niveau des dépenses courantes.

Sa mise en oeuvre suppose résolus deux problèmes : celui de la répartition des dépenses entre les diverses fonctions des voies navigables, d'une part, et celui de la ventilation du déficit sur les diverses catégories de bateaux, d'autre part.

La Commission a déjà mis en route les études nécessaires en vue de dégager des solutions opérationnelles à ces deux problèmes.

C'est au plus tard pendant cette phase également que devront être délimités les bassins au niveau desquels sera appelée à jouer la contrainte d'équilibre budgétaire.

Cette phase pourrait avoir la même durée que la première, c'est-à-dire entre 3 et 5 ans.

- Dans une troisième phase, enfin, l'objectif final de couverture de l'ensemble des dépenses (dépenses courantes et dépenses d'investissement) par les recettes versées par les usagers devra être atteint. Les problèmes qui se poseront au cours de cette phase sont de même nature que ceux indiqués à propos de la deuxième phase, la différence avec cette dernière étant simplement une différence de degré.

La durée de cette phase ne devrait pas excéder 5 ans.

Il pourra s'avérer que ce schéma général ne conviendra pas, malgré sa souplesse, à toutes les situations. Dans certains cas, notamment en ce qui concerne les grandes voies d'eau modernes, une mise en place plus rapide de la tarification pourra peut-être être envisagée. Cette éventualité aurait évidemment une portée considérable en raison du rôle qui revient à ces voies d'eau dans la concurrence avec le chemin de fer.

#### 4.3. Route

##### 4.3.1. Considérations générales

C'est dans le secteur routier que l'introduction d'une tarification de l'usage des infrastructures a la portée la plus considérable, en même temps qu'elle pose les problèmes les plus complexes.

.../...

Sa portée résulte notamment des faits suivants :

- les coûts d'usure de l'infrastructure varient beaucoup plus fortement avec la circulation que cela n'est le cas pour les autres modes de transport. De plus, la variation de ces coûts est très prononcée selon les catégories de circulation puisqu'elle est une fonction des charges d'essieu ;
- les phénomènes de congestion et de saturation sont très fréquents en raison du caractère aléatoire de l'accès aux infrastructures routières ; ils présentent cependant des discontinuités marquées dans le temps (pointes horaires, journalières, saisonnières) ;
- la circulation automobile est génératrice d'importantes nuisances sous la forme de bruit et d'émission de gaz polluants ;
- l'usage croissant de la voiture individuelle pour les déplacements urbains crée des problèmes qui obligent à repenser toute la question de l'aménagement des grandes agglomérations et du mode de vie dans celles-ci.

La complexité des problèmes à résoudre tient à la multiplicité des aspects en cause, dont les principaux viennent d'être évoqués. Il s'ajoute à cela des complications supplémentaires dues à l'imbrication de la tarification de l'usage des infrastructures et de la fiscalité spécifique des transports. En fait, la tarification impose la nécessité d'une profonde réforme de cette dernière, c'est-à-dire des taxes sur les véhicules et des taxes sur les carburants. Le rôle considérable que jouent notamment ces dernières taxes dans l'économie des finances publiques, permet de mesurer l'ampleur des difficultés de cette tâche.

#### 4.3.2. Principes d'action généraux

La multiplicité et la diversité des problèmes à résoudre imposent qu'un classement soit effectué en fonction de leur nature et que des ordres de priorité soient fixés. Ces derniers devront tenir compte à la

fois des nécessités générales de la politique commune des transports et de l'état d'avancement des études et recherches dont les résultats fourniront des éléments indispensables pour la mise au point des mesures d'application.

On peut distinguer deux grands groupes de problèmes. Le premier concerne la tarification selon le type de véhicule : véhicules utilitaires et voitures particulières. Le second a trait à la différenciation de la tarification selon le type d'infrastructure : routes de rase campagne et voirie urbaine.

#### 4.3.2.1. Distinction entre véhicules utilitaires et voitures particulières

Dans le cadre de la politique commune des transports, la tarification de la circulation des véhicules utilitaires, c'est-à-dire de ceux qui sont affectés au transport, rémunéré ou non, de personnes et de marchandises, revêt une importance primordiale.

Pour ces véhicules, la création de conditions de concurrence équitables vis-à-vis des autres modes de transport exige qu'on leur impute tous leurs coûts d'infrastructure et rien que ces coûts. Dans la mesure où cette imputation s'effectue à l'aide de moyens de caractère fiscal - et cela paraît nécessaire - le niveau des taxes devra être déterminé en fonction du niveau des coûts d'infrastructure. Il résulte de là que la tarification de l'usage des infrastructures réalise en même temps pour ces véhicules l'objectif de neutralité fiscale en ce qui concerne la fiscalité spécifique.

Pour les voitures particulières, dont l'usage relève en majeure partie du domaine de la consommation finale, il paraît possible d'envisager une moindre rigueur dans l'application des principes de tarification. Bien que pour ces voitures également l'objectif dominant doive être l'imputation des coûts d'infrastructure, on pourra admettre, dans la mesure des nécessités budgétaires, la possibilité de maintenir une taxe de

consommation qui s'ajouterait au tarif d'usage de l'infrastructure.

L'ensemble des problèmes susceptibles de se poser à cet égard sera examiné en détail plus loin.

#### 4.3.2.2. Distinction entre routes de rase campagne et voirie urbaine

Il existe entre ces deux types d'infrastructure des différences considérables qui commandent l'adoption de formules de solution distinctes. Parmi les principales différences, on peut citer :

- la composition du trafic, qui comprend une proportion nettement plus élevée de véhicules utilitaires en rase campagne qu'en ville ;
- l'usure plus prononcée et plus rapide des chaussées en rase campagne sous l'effet précisément de la circulation plus forte des véhicules lourds ;
- l'importance très grande en ville des nuisances dues au bruit et à la pollution de l'air, peu sensibles encore en rase campagne.

Par ailleurs, alors que dans le secteur urbain il y a presque autant de situations particulières qu'il y a de grandes agglomérations, la différenciation est beaucoup moins prononcée en rase campagne.

Ces différences ont des conséquences importantes tant sur la structure de la tarification que sur le choix des moyens à mettre en oeuvre.

Les problèmes de rase campagne ont été examinés de façon approfondie dans l'étude pilote. La Commission a estimé que les enseignements fournis par cette étude les éclairaient suffisamment tant du point de vue théorique que de celui des applications. Par contre, les problèmes posés par la tarification de la voirie urbaine n'ont pas encore fait l'objet d'études commentaires. C'est la raison pour laquelle le Conseil, par sa décision

n° 70/108/CEE du 27 janvier 1970, visée au point 1.2. ci-dessus, a prescrit l'exécution de nouvelles études portant sur cinq agglomérations dans la Communauté. Leurs résultats devraient être disponibles dans le courant de l'année 1973.

#### 4.3.2.3. Choix des priorités

Compte tenu à la fois des exigences du développement de la politique commune des transports et de l'état d'avancement des études préparatoires, l'accent devra, au cours des années à venir, être mis incontestablement, d'une part, sur les problèmes relatifs aux véhicules utilitaires et, d'autre part, sur la tarification des infrastructures en rase campagne. La Commission s'est d'ailleurs, dès 1968, engagée dans cette voie en présentant au Conseil une proposition de première directive concernant l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires <sup>(1)</sup>, dont le champ d'application est limité aux infrastructures situées à l'extérieur des agglomérations.

La priorité accordée aux problèmes des véhicules utilitaires et de la circulation en rase campagne ne doit toutefois pas être interprétée comme signifiant qu'aucune mesure ayant trait aux voitures particulières et à la circulation urbaine ne doive être prise parallèlement. Une telle interprétation méconnaîtrait en effet à la fois l'interdépendance des différents problèmes et l'urgence de mesures concrètes dans les grandes agglomérations. La Commission estime cependant que des procédures différentes devront, dans une première phase, s'appliquer dans ces divers domaines et que la part des initiatives nationales devra et pourra être nettement plus importante dans le secteur des voitures particulières et de la tarification de l'usage de la voirie urbaine.

---

(1) J.O. n° C 95 du 21 septembre 1968, page 41.

### 4.3.3. Caractéristiques de la solution proposée

#### 4.3.3.1. Champ d'application

La tarification de l'usage des infrastructures devra s'appliquer, ainsi qu'il résulte des considérations développées dans les points précédents, à l'ensemble de la voirie urbaine et de rase campagne. Elle devra porter également sur les ouvrages d'art de grande ampleur faisant habituellement l'objet d'une exploitation autonome tels que notamment les tunnels alpins.

Comme pour les autres modes de transport, la tarification ne portera pas sur les infrastructures exclues de l'application du règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil. Il s'agit des catégories suivantes, qui sont sans importance pour la politique commune des transports :

- routes fermées à la circulation automobile, c'est-à-dire à la circulation des véhicules d'une cylindrée égale ou supérieure à 50 cm<sup>3</sup> ;
- routes empruntées uniquement par des véhicules des exploitations agricoles ou forestières ou ne servant qu'à la desserte de ces exploitations.

#### 4.3.3.2. Recours à l'emprunt

Pas plus que pour les autres modes de transport, il ne faudra fixer de règles rigides pour la route à cet égard, étant entendu qu'en tout état de cause l'utilisation des ressources d'emprunt devra être limitée aux dépenses d'investissement. L'expérience montre que l'appel à l'emprunt permet, dans de nombreux cas, un rythme de construction de routes qui ne serait pas réalisable autrement.

Etant donné l'ampleur des ressources nécessaires au financement des investissements routiers, il est légitime que le recours au marché financier fasse l'objet d'une planification, qui devra être établie de concert par les gestionnaires des infrastructures et les pouvoirs publics.

#### 4.3.3.3. Détermination des dépenses d'infrastructure

Les indications générales données précédemment pour le chemin de fer aussi bien que pour la voie navigable s'appliquent également au cas de la route.

L'existence de fonctions autres que la fonction de transport ne devra être prise en compte que dans le cas des infrastructures urbaines. Elle devra donner lieu alors à un abattement des dépenses globales à couvrir par les usagers, que la Commission propose de fixer uniformément à un pourcentage déterminé. L'application de méthodes de calcul plus élaborées ne présente en effet que des avantages sans commune mesure avec les difficultés de mise en oeuvre.

Dans ce contexte, il conviendra de tenir compte également du fait que certaines catégories d'usagers des infrastructures telles qu'en particulier les piétons et les cyclistes, ne seront pas taxées.

#### 4.3.3.4. Délimitation des zones de péréquation

L'interdépendance déjà soulignée entre les différentes parties des réseaux ne justifie pas, en principe, la constitution de réseaux distincts à l'intérieur desquels devrait être réalisé l'équilibre recettes-dépenses.

Toutefois, la création d'unités d'exploitation autonomes pourra être envisagée dans quelques cas et notamment pour le réseau d'autoroutes (complété éventuellement par certaines routes ordinaires parallèles) et les grands ouvrages d'art mentionnés au point 4.3.3.1.

Il va de soi que les réseaux urbains devront constituer autant d'unités autonomes.

#### 4.3.3.5. Détermination des tarifs

La structure des tarifs d'usage des infrastructures routières est particulièrement complexe. Le coût marginal social comprend en effet, outre le coût marginal d'usage et le coût marginal de congestion, deux éléments qui sont inexistantes ou négligeables dans le cas des infrastructures ferroviaires et de navigation intérieure, à savoir le coût marginal d'accident et le coût marginal de nuisance.

Il faut noter que les problèmes concernant le chiffrage de ce dernier élément sont d'une très grande complexité ; ils n'ont pas encore pu être résolus de façon satisfaisante et il n'est pas certain qu'ils pourront l'être dans un avenir rapproché. Un important effort de recherche à cet égard est effectué dans le cadre des études sur les infrastructures routières en zone urbaine qui sont actuellement en cours dans cinq Etats membres avec le concours de la Commission, conformément à la décision n° 70/108/CEE du Conseil du 27 janvier 1970.

Il va de soi que tant qu'il n'existera pas de méthode incontestable de calcul du coût marginal de nuisance, il ne saurait être question d'inclure cet élément dans la tarification de l'usage des infrastructures sous quelque forme que ce soit.

En tout état de cause, l'imputation des coûts de nuisance aux usagers ne constituerait qu'un complément à la lutte anti-nuisances. Celle-ci doit avant tout reposer sur des mesures d'ordre réglementaire et technique visant à supprimer les sources de nuisances.

Quant aux péages d'équilibre, qui viendront s'ajouter au coût marginal social dans le cas où la prise en compte de celui-ci entraînerait un déficit, ils devront être déterminés selon des règles à arrêter au niveau communautaire. Les études nécessaires à cette fin ont déjà été mises en route par la Commission.

La différenciation des tarifs pour l'usage des routes sera essentiellement fonction des moyens de perception qui pourront être mis en oeuvre dans ce secteur. Ils seront examinés au point suivant. Trois types de différenciation doivent être distingués :

1° Différenciation selon la nature du véhicule

Cette différenciation implique en premier lieu une distinction entre les voitures particulières et les véhicules utilitaires dont les responsabilités quant aux coûts occasionnés sont évidemment très différentes.

Elle comporte en second lieu une distinction entre les diverses catégories de véhicules utilitaires. Le critère principal de différenciation à cet égard est le coût marginal d'usage et surtout sa composante qui mesure l'usure des chaussées, dont la forte variation en fonction du poids des essieux a déjà été soulignée.

2° Différenciation selon le lieu de circulation

La distinction fondamentale à faire à cet égard est celle entre infrastructures de rase campagne et voirie urbaine.

En ce qui concerne cette dernière, il a déjà été observé que chaque ville constitue en fait un cas particulier exigeant l'application de mesures définies en fonction des caractéristiques de la situation qui lui est propre. Le principal élément de différenciation est évidemment le coût marginal de congestion. Par contre, le coût marginal d'usage n'aura en règle générale qu'une importance secondaire, étant donné la part relativement faible des poids lourds dans la circulation urbaine.

Quant à la rase campagne, il ne sera pas possible de mettre en oeuvre une tarification aussi différenciée que celle qui s'appliquera dans les villes. Cela ne paraît d'ailleurs pas nécessaire.

D'un côté, les différences de coût marginal d'usage, qui constitue la composante principale du coût marginal social à l'extérieur des agglomérations, ne sont pas suffisamment importantes d'une catégorie de routes à l'autre pour qu'il soit justifié de moduler les tarifs en conséquence.

De l'autre côté, la congestion est encore actuellement un phénomène relativement exceptionnel en rase campagne, où elle n'affecte qu'un nombre limité de voies importantes. Dans ces conditions, la solution la plus judicieuse paraît être de déterminer la tarification de base en fonction d'un niveau moyen d'utilisation de la capacité, qui sera fixé à une valeur suffisamment élevée pour couvrir toutes les situations autres que celles présentant des phénomènes de congestion caractérisés. Pour ces dernières et pour elles seulement, des mesures de tarification directe devront être envisagées.

### 3° Différenciation selon la période de circulation

Les considérations qui viennent d'être exposées à propos de la différenciation dans l'espace s'appliquent également au problème de la différenciation dans le temps. Là encore, il conviendra de réserver l'application de moyens de tarification directe aux seuls cas de pointes de circulation dépassent nettement le niveau moyen du trafic.

La nécessité d'une tarification des pointes sera bien entendu surtout sensible en ville, mais elle intéressera également un certain nombre d'infrastructures de rase campagne, en particulier les itinéraires de dégageant des grandes agglomérations ainsi que les itinéraires touristiques aux périodes de vacances.

#### 4.3.3.6. Moyens à mettre en oeuvre

La tarification de l'usage des infrastructures devra faire appel à trois séries de moyens, dont l'emploi et la combinaison seront fonction de la nature des problèmes à résoudre. Il s'agit :

- des taxes sur les carburants ;
- des taxes sur les véhicules ;
- des moyens de tarification directe tels que péages autoroutiers, redevances de circulation individualisées, taxes de stationnement.

#### 4.3.3.6.1. Taxes sur les carburants

-----

En raison de la facilité et du faible coût de leur perception, les taxes sur les carburants devront constituer la base de la tarification de l'usage des infrastructures routières. Leur utilisation comme instruments de tarification entraînera les conséquences suivantes :

En premier lieu, dans cette perspective, leur niveau devra être déterminé exclusivement en fonction des nécessités de la tarification de l'usage des infrastructures et en tenant compte des recettes procurées par les autres moyens utilisés dans le cadre de celle-ci.

En second lieu, le rapport entre la taxation de l'essence et celle du gasoil devra être fixé de façon telle que le choix entre des véhicules utilisant respectivement l'un et l'autre de ces carburants et occasionnant les mêmes coûts d'infrastructure ne soit pas influencé par la taxation. Il devra en conséquence refléter le rapport des consommations spécifiques des moteurs à essence et des moteurs à gasoil. Comme ce dernier rapport peut varier selon le type de véhicule, il faudra se référer à celui des catégories de véhicules pour lesquels il y a égalité des coûts d'exploitation taxes sur les carburants exclues.

La question du niveau des taxes sur les carburants appelle quelques commentaires. L'utilisation accrue de moyens de tarification directe ainsi que le relèvement des taxes sur le gasoil, qui résultera selon toute vraisemblance de la modification du rapport entre ces taxes et celles sur l'essence, pourrait se traduire par un abaissement du niveau moyen des taxes sur l'essence. Une telle évolution aurait des effets bénéfiques sur plusieurs plans.

L'exemple américain montre qu'un niveau modéré de taxation favorise l'augmentation de la puissance des moteurs et leur nivellement. Ce fait a une influence très nette sur la fluidité du trafic et, par voie de conséquence, sur la sécurité routière.

Cependant, en ce qui concerne les voitures particulières, il pourra être fait usage de la faculté prévue au point 4.3.2.1 de leur imposer une charge supplémentaire. La fixation du niveau de celle-ci devra alors tenir compte, en plus des nécessités budgétaires déjà mentionnées à ce point, d'un ensemble de considérations notamment d'ordre social.

#### 4.3.3.6.2. Taxes sur les véhicules

-----

En ce qui concerne les véhicules utilitaires, la taxation des carburants ne permet pas de modulation suffisante de la tarification en fonction du coût marginal social. Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, le coût marginal d'usage et avant tout son principal composant, le coût marginal d'usure, varient très fortement en fonction du poids total du véhicule. Or, la variation de la consommation de carburant en fonction de ce paramètre est nettement moins prononcée.

L'application d'une taxe sur les véhicules constitue dans ces conditions le moyen de corriger l'insuffisance de la différenciation résultant des taxes sur les carburants. La proposition de première directive du Conseil concernant l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires déjà citée répond à cette idée. Elle prévoit le remplacement des taxes nationales sur les véhicules par une taxe pour l'usage des infrastructures routières dont la structure serait déterminée selon des règles communes, en tenant compte des coûts marginaux d'usage occasionnés par les diverses catégories de véhicules.

Quant aux voitures particulières, leur coût marginal social ne varie pas de façon mesurable en fonction des caractéristiques des véhicules ; par contre, il varie fortement selon les conditions d'utilisation des infrastructures dans l'espace et dans le temps. Or, les taxes sur les véhicules,

qui ont un caractère forfaitaire et dont l'incidence est la même quels que soient le lieu et la période de circulation, ne peuvent pas être utilisées pour imputer ces coûts aux usagers et ne constituent donc pas des moyens adéquats pour promouvoir une meilleure répartition de la circulation entre les divers itinéraires et les diverses périodes de temps. Seuls les moyens de tarification directe, dont il est question au point suivant, permettent une régulation efficace à cet égard.

Dans ces conditions, le maintien des taxes sur les voitures particulières ne saurait être justifié par les besoins intrinsèques de la tarification de l'usage des infrastructures, mais pourrait l'être par des considérations d'ordre fiscal et budgétaire.

#### 4.3.3.6.3. Moyens de tarification directe

##### - Zones urbaines

C'est en particulier dans les zones urbaines que ces moyens, qui visent à tarifier l'utilisation des infrastructures au moment même où elle a lieu, trouveront un champ d'application privilégié.

La mise au point de ces moyens, qui pose pour certains d'entre eux des problèmes techniques très délicats, et la définition exacte de leurs possibilités d'utilisation font l'objet des études qui sont actuellement entreprises, sur la base de la décision n° 70/108/CEE du Conseil du 27 janvier 1970, par cinq Etats membres en collaboration avec la Commission.

Il n'est toutefois pas possible d'attendre l'achèvement de ces études, dont la durée prévue est de trois ans, pour passer à l'action. La détérioration non seulement des conditions de transport mais également du milieu de vie et de l'environnement dans les grandes agglomérations impose des mesures rapides visant à favoriser une utilisation plus judicieuse de la voiture particulière et une meilleure répartition de la demande entre les moyens individuels et les transports en commun.

Il ne fait pas de doute qu'une expérimentation en vraie grandeur des diverses solutions de tarification directe susceptibles d'être envisagées serait de nature à faire faire des progrès plus rapides aux recherches que ne peuvent le faire des études plus ou moins théoriques et, surtout, à familiariser les usagers avec ces solutions. La Commission estime que les Etats membres devraient encourager des expériences pilotes dans ce domaine.

Elle leur recommande en outre de prendre des dispositions en vue de la généralisation du stationnement payant et de prévoir en particulier l'octroi de concours financiers aux municipalités qui s'engageraient dans cette voie.

En présentant ces idées, la Commission tient à insister sur le fait que la tarification de l'usage des infrastructures urbaines ne saurait en aucun cas être suffisante à elle seule pour résoudre les problèmes avec lesquels les grandes agglomérations sont actuellement confrontées. Elle doit s'intégrer dans un ensemble d'actions visant à définir, pour chacune des villes intéressées, un plan général des transports et d'aménagement de l'espace urbain dans lequel l'accent devrait être mis en premier lieu sur le développement quantitatif et qualitatif des transports en commun.

L'établissement et l'exécution de ces plans devraient être confiés à une autorité autonome disposant de ressources propres. Dans ce cadre, les ressources provenant de la tarification de la voirie urbaine devraient pouvoir être affectées à l'amélioration des transports publics.

Par ailleurs, et dans l'éventualité où les tarifs d'usage de l'infrastructure contiendraient un élément correspondant au coût marginal de nuisance, il conviendrait d'examiner la possibilité de réserver une partie des recettes en question au financement, sur le plan communautaire, de recherches sur les moyens de lutte contre la pollution et le bruit produits par la circulation routière.

- Rase campagne

En ce qui concerne les infrastructures de rase campagne, l'emploi des moyens de tarification directe devra être réservé, conformément aux principes généraux définis plus haut, aux situations de forte congestion.

La Commission propose que des études communautaires soient entreprises en vue de dégager des solutions techniques satisfaisantes à cet égard et d'en évaluer le coût économique.

En attendant, la Commission estime souhaitable un aménagement des systèmes de péages appliqués actuellement sur certaines autoroutes, systèmes qui ont une finalité financière plutôt qu'économique. Un tel aménagement devrait notamment comporter une différenciation des tarifs selon le degré d'utilisation de la capacité ; la perception de péages plus élevés aux périodes de pointe (journalières et saisonnières) s'inscrirait entre autres dans cette perspective. La réalisation de l'équilibre financier de l'exploitation des autoroutes en question, loin d'être compromise par des mesures de ce genre, s'en trouverait au contraire facilitée.

4.3.4. Tarification de l'usage des infrastructures et harmonisation fiscale

L'utilisation des taxes sur les véhicules et des taxes sur les carburants comme instruments de tarification de l'usage des infrastructures complétera l'harmonisation de la fiscalité indirecte qui se trouve d'ores et déjà engagée grâce à l'application aux transports du système commun de taxe à la valeur ajoutée.

Même si cette action devait comporter le maintien en permanence de taux différents d'un pays à l'autre des taxes sur les véhicules et sur les carburants, l'objectif d'harmonisation des conditions de concurrence serait pleinement atteint. Il n'en reste pas moins que d'autres objectifs

.../...

de la politique économique de la Communauté peuvent rendre indispensable la fixation de taux harmonisés ou uniformes des taxes en question. Des écarts sensibles entre les taux nationaux sont en effet susceptibles d'empêcher ou d'entraver la suppression des frontières fiscales et la libre circulation des moyens de transport et des carburants à l'intérieur du Marché commun. Il convient donc d'examiner la question de savoir si l'harmonisation des taux est compatible avec les impératifs de la tarification de l'usage des infrastructures.

Cette question est surtout importante en ce qui concerne les taxes sur les carburants <sup>(1)</sup>. C'est en effet dans ce domaine qu'actuellement les différences entre les taux nationaux sont les plus grandes et les restrictions aux échanges les plus fortes.

En premier lieu, il faut noter que la réalisation des mesures de tarification proposées par la Commission agirait dans le sens d'une harmonisation des taux. En effet, la proposition de fixer un rapport commun entre la taxe sur l'essence et la taxe sur le gasoil devrait entraîner un rapprochement des taux nationaux, car on peut penser qu'elle se traduira par un relèvement des taxes sur le gasoil dans les pays où leur niveau est actuellement le plus faible.

---

(1) Il y a lieu de rappeler à ce propos que ce problème ne concerne que la route, la taxation des carburants utilisés par le chemin de fer et la navigation intérieure, qui ne remplit aucun rôle en matière de tarification de l'usage des infrastructures de ces deux modes de transport, devant être supprimée dans le cadre de l'harmonisation fiscale.

Par ailleurs, des niveaux différents de coûts d'infrastructure d'un pays à l'autre ne devraient pas constituer un obstacle au rapprochement ou même à l'uniformisation des taux de taxes sur les carburants. Il sera en effet possible de tenir compte de telles différences par les taxes sur les véhicules utilitaires et, surtout, les moyens de tarification directe. C'est avant tout l'extension de l'emploi de ces derniers moyens qui facilitera l'harmonisation des taxes sur les carburants. En effet, elle permettra de dépasser la notion de territoire national en tant que cadre pour la détermination des tarifs d'usage des infrastructures, et de mettre l'accent sur la différenciation en fonction des caractéristiques des différents réseaux ou voies et des conditions de leur utilisation, indépendamment de leur situation géographique. Ainsi pourra en même temps être donnée à la gestion des infrastructures cette dimension régionale qui est un élément fondamental du développement harmonieux de la Communauté.

#### 4.3.5. Mise en place du régime commun

La Commission propose que la mise en place du régime commun de tarification de l'usage des infrastructures routières se fasse en deux étapes, d'une durée maximum de 5 ans chacune. Il conviendrait en tout cas de veiller à ce qu'elle soit achevée en même temps que la réalisation du programme d'harmonisation fiscale.

##### 4.3.5.1. Première étape

Au cours de cette étape, il y aurait lieu de prendre les mesures suivantes :

##### 4.3.5.1.1. Taxes sur les véhicules utilitaires

a) La Commission souhaite que le Conseil adopte le plus vite possible sa proposition de première directive concernant l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires. Les travaux de détermination des coûts marginaux d'usage et des autres éléments conditionnant la structure de ces taxes, qui ont été entrepris par les Etats membres

sous la direction de la Commission conformément à l'accord intervenu au Conseil le 27 janvier 1970, seront prochainement achevés. Le Conseil disposera alors de toutes les données nécessaires pour statuer en connaissance de cause sur cette proposition. La Commission considère que la mesure en cause pourrait entrer en vigueur au 1er janvier 1972.

b) L'harmonisation des structures des taxes sur les véhicules utilitaires n'affecte pas directement le niveau de celles-ci, dont la fixation continuera à relever de la seule autorité des Etats membres. Aussi serait-il nécessaire de la faire suivre dans un délai qui ne devra être ni trop court ni trop long, d'une mesure instaurant des règles communes à ce sujet.

La Commission propose qu'au terme d'une période de trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la 1ère directive, les Etats membres fixent le niveau de ces taxes sur la base des coûts d'infrastructure imputables aux véhicules utilitaires en application du système de l'équilibre budgétaire, compte tenu du produit afférent à ces mêmes véhicules des taxes sur les carburants et des moyens de tarification directe. Dans ce cadre, des dispositions devront être prises pour assurer le remboursement, aux utilisateurs de camions et autocars, des sommes payées par eux à ces divers titres et dont le montant excéderait celui des coûts d'infrastructure imputables aux véhicules en question.

#### 4.3.5.1.2. Taxes sur les carburants

a) La première mesure à prendre dans ce domaine devrait porter sur la fixation d'un rapport commun des taxes sur le gasoil et des taxes sur l'essence. Cette mesure, qui préparera utilement l'harmonisation ultérieure des taux de ces taxes dont elle déclenchera d'ailleurs très probablement un certain rapprochement spontané, devrait être décidée par le Conseil vers le milieu de la première étape. Il serait ainsi possible aux Etats membres de procéder, avant la fin de celle-ci, aux premières modifications de leurs taux en vue de se rapprocher du rapport commun. Le rythme et l'ampleur de ces premières modifications pourront être laissés à l'appréciation des Etats membres chacun en ce qui le concerne.

Etant donné l'incidence considérable de cette mesure, en particulier sur les plans des transports, des finances publiques et de la construction automobile, sa mise en oeuvre pourra couvrir la totalité de la période prévue pour la mise en place du régime commun de tarification.

b) A la fin de cette première étape, tous les éléments nécessaires à la fixation des taux harmonisés des taxes sur les carburants seront disponibles. On connaîtra en particulier à ce moment l'extension réelle qui pourra être donnée à la tarification directe dans ses divers domaines d'application possibles.

L'alignement des taux nationaux sur les taux harmonisés serait effectué au cours de la deuxième étape, dans les conditions précisées sous 4.3.5.2.2. ci-après.

#### 4.3.5.1.3. Moyens de tarification directe

-----

La complexité et l'ampleur des diverses études qui devront préparer la mise en oeuvre de ces moyens ne permettent guère d'en espérer la conclusion avant plusieurs années. Dans ces conditions, il sera difficile de donner à brève échéance un grand développement à une action communautaire dans ce domaine, que ce soit sur le plan des infrastructures de rase campagne ou sur celui des réseaux urbains.

La première étape sera, en conséquence, réservée essentiellement à des initiatives nationales. La Commission propose qu'elles fassent l'objet d'une coordination aussi étroite que possible au niveau communautaire. Le Comité d'experts gouvernementaux chargé d'assister la Commission, qui est visé dans les diverses décisions du Conseil relatives au problème des coûts d'infrastructure, constitue un cadre approprié pour cette coordination, sans préjudice évidemment de l'application des dispositions de la décision du 21 mars 1962 (1).

---

(1) Décision du Conseil instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports.  
(J.O. n° 23 du 3 avril 1962)

#### 4.3.5.2. Deuxième étape

Cette étape verra la continuation et l'achèvement des actions entreprises dans les divers domaines au cours de l'étape précédente.

##### 4.3.5.2.1. Taxes sur les véhicules utilitaires -----

Au cas où il subsisterait entre les taux de ces taxes dans les divers Etats membres des écarts tels que la libre circulation des véhicules en fût entravée, il conviendrait de rechercher les possibilités d'une harmonisation ou tout au moins d'un rapprochement des taux nationaux.

##### 4.3.5.2.2. Taxes sur les carburants -----

Les Etats membres devront aligner progressivement les taux de leurs taxes frappant aussi bien le gasoil que l'essence sur les taux communs fixés à la fin de la première étape.

Etant donné les différences quant aux situations de départ de chacun d'eux, une large liberté d'appréciation devra leur être laissée en ce qui concerne le rythme de ces alignements. Toutefois, il sera souhaitable que les projets que les différents Etats membres établiront à ce sujet fassent l'objet d'une coordination communautaire et d'une ratification par le Conseil, qui leur confèrera un caractère contraignant.

En fonction du rythme de suppression des écarts entre les taux nationaux, il sera possible d'établir un programme général d'assouplissement progressif des restrictions à l'importation des carburants contenus dans les réservoirs des véhicules utilitaires. Au plus tard à la fin de la deuxième étape, lorsque l'harmonisation des taux des taxes sur les carburants sera achevée, ces restrictions devront être supprimées.

#### 4.3.5.2.3. Taxes sur les voitures particulières

-----

Compte tenu des considérations exposées sous 4.3.3.6.2., il conviendra qu'à mesure de l'application de moyens de tarification directe, on examine les conséquences à tirer de cette nouvelle situation quant au niveau des taxes sur les voitures particulières.

#### 4.3.5.2.4. Moyens de tarification directe

-----

Sur la base des études communautaires qui seront entreprises au cours de la première étape, il pourra être procédé à la définition en commun des mesures de tarification directe. Ces mesures, ainsi qu'il a déjà été souligné, intéresseront surtout la circulation urbaine, mais pourront avoir également une incidence non négligeable sur la tarification de l'usage de voies à grande circulation en dehors des agglomérations. Elles constitueront les instruments par excellence d'une tarification de la congestion.

## 5. DISPOSITIONS D'ORDRE INSTITUTIONNEL

La réalisation de l'équilibre budgétaire ne saurait être le fait d'un simple jeu de règles définies par voie d'autorité. Elle implique que toute la gestion des infrastructures soit organisée expressément en fonction de cet objectif.

En ce qui concerne le chemin de fer, cette condition se trouve déjà remplie ou va l'être dans le cadre de la mise en oeuvre des dispositions de l'article 8 de la décision d'harmonisation.

Pour ce qui est de la route et de la voie navigable, la Commission est d'avis que la création d'organismes ad hoc dotés de l'autonomie juridique et financière et chargés de gérer les réseaux d'infrastructures au niveau desquels sera imposée la contrainte d'équilibre budgétaire, constitue à cet égard la solution la plus appropriée. Le statut de ces organismes, leur composition et leurs règles de fonctionnement devront faire l'objet d'une étude approfondie et il est prématuré de faire des propositions précises à ce sujet. Il est cependant certain qu'ils devront disposer des pouvoirs de décision les plus larges dans tous les domaines de la gestion ; en particulier, ils devront être libres :

- de fixer le volume de leurs dépenses d'entretien et de fonctionnement, sous réserve des dispositions des cahiers des charges imposés par les autorités de tutelle pour l'exploitation des infrastructures, qui devront conserver leur caractère de service public ;
- d'établir leurs programmes d'investissement, en se conformant aux règles à arrêter sur le plan communautaire concernant le choix et la coordination des investissements d'infrastructure ;
- de recourir à l'emprunt pour le financement de ces programmes, sous réserve d'une concertation de leurs projets d'émissions d'obligations avec les pouvoirs publics ;

- de prendre les mesures tarifaires nécessaires pour assurer l'équilibre de leur compte d'exploitation, compte tenu des règles régissant la formation des tarifs d'usage des infrastructures.

Dans le cas de la route, ces organismes se verront attribuer par les Etats une quote-part, calculée au prorata de la circulation sur leur réseau, du produit des taxes sur les carburants et des taxes sur les véhicules.

En outre, les pouvoirs publics devront leur verser les indemnités compensatrices, découlant de l'application de dispositions transitoires (cas des voies navigables pendant la période de mise en place du régime commun).

La création des organismes autonomes de gestion devra intervenir progressivement au fur et à mesure de la mise en oeuvre des différentes mesures de tarification de l'usage des infrastructures.

Pour commencer, il conviendra de créer des budgets et des comptes autonomes pour toutes les infrastructures gérées par des collectivités publiques. Il sera ainsi possible de faire apparaître, à chaque instant, la situation réelle des infrastructures en question en ce qui concerne la réalisation de l'équilibre entre recettes et dépenses.

## 6. INCIDENCES ECONOMIQUES ET FINANCIERES DES SOLUTIONS PRECONISEES

Il n'est pas possible au stade actuel de fournir des indications précises et exhaustives sur les conséquences d'ordre économique et financier qu'entraînera l'application des diverses mesures de tarification de l'usage des infrastructures préconisées ci-dessus. Il y a à cela deux raisons.

D'une part, les modalités de mise en oeuvre de plusieurs de ces mesures ne peuvent pas encore être définies de façon complète. Or, elles conditionnent dans une large mesure l'incidence de celles-ci.

D'autre part, les données chiffrées actuellement disponibles présentent de nombreuses lacunes ; de plus, elles se réfèrent souvent à des situations d'il y a quelques années qui ont parfois évolué très rapidement. Ainsi, pour les dépenses d'infrastructure, on dispose de données pour l'ensemble des pays et des modes de transport, mais elles datent de 1966. Pour les coûts marginaux sociaux, il n'existe pas de renseignements concernant toute la Communauté. Les seuls résultats connus intéressent la France et découlent soit d'études nationales, soit de l'étude pilote ; ils sont difficilement extrapolables à d'autres pays.

Malgré ces insuffisances, il paraît cependant possible de donner une idée du sens et des ordres de grandeur des répercussions qu'aura la mise en oeuvre des solutions proposées dans le présent mémorandum. C'est ce qu'on essaiera de faire ci-après successivement pour les trois modes de transport.

### 6.1. Chemin de fer

Ainsi qu'il a été souligné au point 4.1., la mise en place d'une tarification de l'usage des infrastructures fondée sur l'équilibre budgétaire fait partie de l'action générale visant à créer les conditions d'une gestion financièrement équilibrée du chemin de fer. Lorsque ces conditions

seront intégralement réalisées, les entreprises ferroviaires devront couvrir, par leurs recettes tarifaires, la totalité de leurs dépenses, y compris celles relatives à l'infrastructure.

D'ici là, et dans la mesure où les autres modes de transport ne couvriraient pas leurs propres coûts d'infrastructure, des indemnités compensatrices, dont le mode de calcul est exposé en 4.1.3., devront être octroyées au chemin de fer. Dans la pratique, ces indemnités ne modifieront pas la situation financière globale des entreprises ; elles se traduiront simplement par un transfert de la rubrique des subventions d'équilibre indifférenciées, qui sont versées par les Etats pour éponger les pertes d'exploitation quelle qu'en soit l'origine, à la rubrique des indemnités spécifiques. Leur signification n'en sera pas moins considérable, car elles contribueront, conjointement avec l'application des mesures de normalisation des comptes et de compensation des charges de service public, à faire apparaître les conditions de gestion et la situation financière réelles du chemin de fer.

Une question qui doit être posée est celle de savoir si la tarification au coût marginal social entraînera dans tous les cas un déficit par rapport aux dépenses d'infrastructure et, si oui, quelle en sera l'ampleur.

La réponse à la première partie de cette questionne fait aucun doute ; l'infrastructure ferroviaire se caractérise par des rendements croissants (comme d'ailleurs, mais dans une moindre mesure, l'exploitation ferroviaire) et le coût marginal est toujours inférieur au coût moyen. Le coût marginal d'usage de l'infrastructure ne concerne, d'après l'étude pilote, que deux postes de dépenses : le renouvellement des voies principales et le renouvellement des fils de contact des caténaires. Comme toutes les autres dépenses sont indépendantes du trafic (sauf celles relatives aux passages à niveau dans le cas de lignes à faible circulation), le produit d'une tarification au coût marginal d'usage reste très largement au-dessous des dépenses totales d'infrastructure. Une étude de l'Union internationale des

chemins de fer <sup>(1)</sup>, portant sur les réseaux principaux des six Etats membres et sur le réseau suisse, chiffre à 13% la part marginalisable des charges totales d'infrastructure.

La prise en compte des autres composantes du coût marginal social ne modifie pas substantiellement cette conclusion. En raison à la fois de la régulation du trafic et de la marge de capacité existant sur la plupart des lignes, les coûts de congestion sont très faibles, sauf peut-être sur quelques sections de voies et sur les réseaux de banlieue. Quant aux coûts externes, en l'absence ou presque de nuisances, ils ne sont sensibles qu'aux passages à niveau (attentes imposées aux usagers routiers par la fermeture des barrières).

Il résulte de cette analyse que le montant des dépenses d'infrastructure marque la limite supérieure des charges à faire supporter aux usagers du fait de l'utilisation des voies ferrées. Bien entendu, ce montant peut être influencé très fortement par le recours à l'emprunt, qui permet d'étaler dans le temps la charge des investissements.

## 6.2. Voie navigable

### 6.2.1. Données sur la situation actuelle

Pour faire comprendre l'incidence des mesures de tarification de l'usage des voies navigables dont la Commission propose l'introduction, il est nécessaire de décrire rapidement la situation actuelle à cet égard.

#### 6.2.1.1. Régime juridique général

Dans plusieurs Etats membres, l'utilisation des voies d'eau est libre de tout péage, alors qu'elle est au contraire soumise à la perception de redevances dans d'autres, du moins sur une partie des réseaux.

---

(1) Groupe des chemins de fer des six pays des Communautés européennes : Le chemin de fer, mode de transport à rendement croissant. Octobre 1968.

L'Italie et les Pays-Bas (pour les voies relevant de l'Etat) appartiennent au premier groupe d'Etats.

En Allemagne, la navigation sur les fleuves régularisés est exempte de toute redevance. Sur les autres voies, des redevances d'usage fixées par des tarifs officiels sont perçues sous la forme de péages de navigation.

En Belgique, des droits de navigation sont dus sur toutes les voies navigables administrées par l'Etat à l'exception de celles qui sont soumises à l'influence de la marée et de celles qui, non soumises à cette influence, en sont exemptes par le règlement particulier qui leur est applicable.

En France, les transports de marchandises effectués par navigation intérieure sont soumis à une taxe générale et, sur certaines voies ou sections de voies venant d'être l'objet d'améliorations importantes, à des taxes particulières. Ces taxes ne sont pas perçues sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace ni sur la Moselle en aval de Thionville. Les transports effectués sur cette dernière voie d'eau sont assujettis à un tarif international fixé par la Commission internationale de la Moselle et applicable sur les parcours allemand, français et luxembourgeois du fleuve.

#### 6.2.1.2. Structure de la tarification

Quant à la structure de la tarification, elle est elle aussi très différente d'un pays à l'autre.

En Allemagne, les tarifs normaux prévoient des taux à la tonne différents pour un certain nombre de classes de marchandises (4 ou 6, selon les voies d'eau empruntées). A côté de ces tarifs normaux, il existe des tarifs spéciaux prévoyant pour certaines marchandises en général ou dans des conditions spéciales des taux réduits. Les péages sont

calculés en multipliant les prix à la tonne par le nombre de kilomètres parcourus. Il en résulte que les taux des péages ne varient pas avec la taille des envois. Les tarifs sont, dans une certaine mesure, différenciés par voie ou groupe de voies. Les bateaux vides ne sont pas taxés, sauf sur les canaux relevant du Bund.

En Belgique, la taille de l'envoi et la nature des marchandises n'ont aucune influence sur les taux par unité de prestation, les péages étant calculés sur la base d'un taux fixé par tonne-kilomètre en tenant compte des distances effectivement parcourues. Il faut toutefois souligner que le niveau des péages est différencié selon que les voies sont gérées par l'Etat ou par un autre organisme.

Quant aux bateaux naviguant à vide sur les voies non soumises à l'influence de la marée, il existe deux taux distincts selon que la distance parcourue est inférieure ou, au contraire, égale ou supérieure à 20 km. Ces taux sont de plus modulés selon le port en lourd du bateau. Des dispositions similaires s'appliquent sur les autres voies à péage.

En France, la taxe générale, à laquelle sont soumis tous les transports de marchandises, est assise sur le bateau-kilomètre, les bateaux étant classés en trois catégories selon le port en lourd. Quant aux taxes particulières, la base de calcul est en général la tonne de marchandises transportée ; dans certains cas, c'est la tonne-kilomètre transportée.

#### 6.2.1.3. Niveau des péages

Il n'est pas possible de se livrer ici à une analyse complète du niveau des péages ni à l'intérieur de chacun des trois pays dans lesquels l'utilisation des voies navigables est payante, ni entre ces pays. La structure des tarifications est en effet fort complexe dans certains cas, de nombreux tarifs spéciaux étant applicables à côté de tarifs généraux qui ne conservent souvent qu'un caractère exceptionnel. De plus, des différences importantes peuvent exister d'une voie ou d'une classe de voies à l'autre.

Dans ces conditions, on se limitera à présenter quelques indications globales, qui paraissent cependant suffisantes pour donner une idée générale de la situation. Les chiffres se rapportent à 1966 ; par rapport à la situation actuelle, ils sont légèrement sousestimés en raison de certaines hausses de tarifs intervenues depuis, notamment en Allemagne.

La recette moyenne des péages par unité de trafic (tonne-kilomètre transportée) apparaît comme la donnée la plus significative. Les chiffres correspondants pour 1966 ressortent du tableau ci-après :

P a y s	Nature des voies (1)	tkm nettes en milliers	total des péages perçus en monnaie nationale	péage par 1000tkm effectuées	
				en monnaie nationale	en unités de compte
Allemagne		44.591.400	63.509.261	1,42	0,355
dont	VR	31.969.600	-	-	-
	VC	5.576.500	15.692.055	2,81	0,702
	C	7.045.300	47.317.206	6,79	1,697
Belgique		5.944.615	123.278.229	20,73	0,415
France		12.491.856	17.100.000	1,37	0,278
Pays-Bas		29.115.900	-	-	-

- (1) VR = voie régularisée  
 VC = voie canalisée  
 C = canal

Source : Enquête communautaire de 1966.

On peut constater que le produit moyen par tkm en Belgique est supérieur d'environ 15% au chiffre correspondant pour l'Allemagne et de plus de 50% à celui de la France.

En ce qui concerne la situation allemande, la part des diverses catégories de voies respectivement dans le trafic et dans les recettes s'établit aux pourcentages suivants :

	<u>Part dans</u>	
	<u>le trafic</u>	<u>les recettes</u>
VR	72%	0
VC	12%	25%
C	16%	75%

C'est donc l'absence de péages sur les voies régularisées, qui comprennent le Rhin et les autres grands fleuves, qui est à l'origine du faible produit moyen qu'on constate pour l'ensemble des voies allemandes.

#### 6.2.1.4. Degré de couverture des dépenses

Si l'on fait abstraction du cas de l'Italie, dont la situation en matière de voies navigables est difficilement comparable à celle des autres pays, les contributions versées par la navigation intérieure sous forme soit de péages, soit de taxes sur les carburants ou sur les bateaux, ne couvrent qu'une fraction des dépenses d'infrastructure. Cette fraction varie entre 9,7% (Pays-Bas) et 31,5% (Belgique) si l'on considère les dépenses courantes, et entre 2,7% (Pays-Bas) et 10,8% (Allemagne) si l'on se réfère aux dépenses totales.

Ces chiffres appellent cependant deux remarques :

- a) il n'est pas tenu compte du fait qu'une partie des dépenses des voies navigables est imputable à des fonctions étrangères aux transports. Cette partie est variable selon les voies. A titre d'exemple, pour l'ensemble des voies navigables allemandes, elle a été évaluée à environ 20% ;

b) les dépenses totales sont les dépenses effectives de fonctionnement et d'investissement correspondant à la solution d'équilibre budgétaire sans emprunt. Dans le cas où, conformément aux propositions formulées au point 4.2.2.3., il sera fait recours à l'emprunt pour financer les investissements, les dépenses totales d'une année déterminée ne comprendraient plus, au titre des investissements, que les charges financières des emprunts et seraient évidemment moins importantes.

Il n'en reste pas moins que l'écart entre les recettes et les dépenses est très considérable, étant entendu que la situation peut varier dans de fortes proportions d'une voie à l'autre. En fait, dans ce secteur, il n'existe pratiquement que des cas d'espèce.

#### 6.2.2. Incidence des diverses mesures proposées

Ainsi qu'il a été indiqué au point 4.2.2.6., la mise en oeuvre de la tarification de l'usage des infrastructures de navigation intérieure serait réalisée par le seul moyen de péages de navigation. Les taxes sur les carburants, dont le maintien ne serait plus nécessaire dans cette optique, seraient supprimées dès le début de la première phase. Comme cette mesure s'accompagnerait d'un relèvement simultané et équivalent des péages, elle serait sans incidence sur les charges de la navigation intérieure. Il suffira donc d'examiner ici les répercussions de l'action proposée en ce qui concerne la structure et le niveau des péages.

Il est rappelé que l'objectif d'équilibre budgétaire devrait être atteint en trois phases au cours desquelles les péages seraient portés au niveau respectivement des coûts marginaux sociaux, des dépenses courantes et des dépenses totales.

En ce qui concerne la première phase, les données disponibles ne permettent pas une appréciation synthétique et encore moins analytique de l'incidence des mesures prévues pour l'ensemble des pays. Sur la base des indications concernant la France, on peut tirer les conclusions suivantes :

- pour la Basse-Seine, d'après l'étude pilote, une tarification au coût marginal social aurait produit, en 1966, des recettes de 3,8 millions de francs français, correspondant à environ 23% des dépenses totales d'investissement et de fonctionnement. Or, les recettes des péages (taxes générales et taxes particulières) ont été très largement supérieures à ce chiffre, atteignant plus de 9 millions de francs français ;
- pour l'ensemble du réseau français de voies navigables, la commission d'étude des coûts d'infrastructure instituée par le ministre de l'équipement français évalue, pour 1967, à 25,61 millions de francs français le montant total des redevances qui correspondraient aux coûts marginaux sociaux. Pour la même année, les taxes générales et particulières ont rapporté 20,39 millions de francs français. La situation varie beaucoup selon la nature des voies, ainsi qu'il ressort du tableau suivant (unité : million de francs français) <sup>(1)</sup> :

Catégories de voies	Coûts marginaux sociaux	Produit des taxes	Indice de couverture Col. 3/2
1	2	3	4
Voies à grand gabarit	8,24	13,60	1,645
Rivières canalisées gabarit Freycinet	2,77	0,99	0,357
Canaux gabarit Freycinet	13,70	5,58	0,407
Autres voies	0,90	0,22	0,245

Le fait que, pour une voie ou un groupe de voies donnés, la somme annuelle des péages est supérieure à la somme annuelle des coûts marginaux sociaux, ne permet pas de conclure que cette condition est également remplie au niveau des diverses catégories de bateaux.

(1) Sont exclus de ces données le Rhin, le Grand Canal d'Alsace, le Rhône et les estuaires maritimes.

Les renseignements font défaut pour apporter une réponse générale à cette question. On peut penser que si, au niveau de la voie, l'écart entre le produit global des péages et la somme des coûts marginaux sociaux est positif et très important, chaque bateau couvre également son coût marginal social. Des calculs faits à partir de l'étude pilote pour quelques types de bateaux naviguant sur la Basse-Seine semblent confirmer cette thèse. Par contre, lorsque le produit total des péages est très inférieur à la somme des coûts marginaux sociaux pour toute une voie, il y a de fortes chances pour que la même inégalité se vérifie pour chaque catégorie particulière de bateaux.

Sur un plan tout à fait général, il semble permis de penser que la mise en oeuvre de la première phase ne devrait pas susciter, sauf exception, de problèmes graves pour la navigation, qui disposera d'ailleurs d'un délai de 5 ans pour s'adapter à la situation nouvelle.

De problèmes plus sérieux pourraient surgir au cours de la deuxième phase, qui verrait les taux des péages portés au niveau des dépenses courantes.

En 1966, les dépenses courantes, qui comprennent les dépenses relatives à l'entretien et au fonctionnement des voies et ouvrages ainsi que les frais généraux, ont représenté une part des dépenses totales <sup>(1)</sup> variable selon les pays :

Belgique	19,4%
Allemagne	50,0%
France	30,5%
Italie	6,5% (2)
Luxembourg	75,7% (3)
Pays-Bas	31,0%

---

(1) Il s'agit des dépenses effectives de fonctionnement et d'investissement.

(2) La faiblesse de ce pourcentage s'explique par l'ampleur des travaux de construction de nouvelles voies.

(3) La part élevée des dépenses courantes résulte de l'absence de travaux d'investissement (de renouvellement) importants sur la Moselle, voie relativement récente.

Si l'on rapporte les dépenses courantes de l'ensemble des voies au bateau-km, on obtient les résultats suivants pour les divers pays (à l'exclusion de l'Italie et du Luxembourg, dont la situation est peu significative) :

Belgique	0,53 U.C.
Allemagne	0,62 U.C.
France	0,34 U.C.
Pays-Bas	0,11 U.C.

Ici encore, les moyennes masquent la très grande diversité des situations particulières. Ainsi, pour l'Allemagne, le chiffre correspondant est de 0,36 U.C. pour les voies régularisées, de 1,10 U.C. pour les voies canalisées et de 1,15 U.C. pour les canaux. Pour la Belgique, la dépense courante moyenne s'établit à 0,21 U.C. pour les voies régularisées, 0,63 U.C. pour les voies canalisées et à 0,59 U.C. pour les canaux.

Si l'obligation de couverture des dépenses courantes avait été imposée en 1966, le produit moyen des péages par bateau-km toutes voies réunies aurait dû être multiplié par 5,4 en Belgique <sup>(1)</sup>, 4,6 en Allemagne et 5,8 en France.

Une évaluation de l'effet d'une telle mesure sur la situation de concurrence de la navigation intérieure n'est pas possible avec les données dont dispose la Commission ; elle nécessiterait en fait des études de type monographique prenant en considération les caractéristiques de chaque voie, la composition de son trafic, l'équipement en installations terminales des utilisateurs, etc. Certes, l'incidence des péages sur les prix de transport et, partant, sur les prix rendus des marchandises est en général faible ; mais, surtout dans le cas de produits pondéreux, même de légères modifications des rapports de prix peuvent déterminer des changements sensibles dans la répartition des trafics. Il ne faut pas oublier par ailleurs que les péages, comme la fiscalité, constituent un élément de coût non éludable pour les entreprises, du moins à court terme.

---

(1) Ce facteur ne tient pas compte de la taxation des carburants utilisés par une partie des bâtiments de navigation intérieure.

Ces considérations ne doivent cependant pas être invoquées comme des arguments contre la tarification de l'usage des infrastructures. Il est normal que celle-ci affecte les rapports de concurrence entre les divers modes de transport ; s'il n'en était pas ainsi, elle perdrait la majeure partie de sa justification, car elle constitue, sur le plan des relations entre modes de transport, essentiellement une mesure de normalisation de la concurrence.

D'autre part, l'étalement de la hausse des péages sur une période relativement longue laissera aux entreprises le temps de s'adapter.

Pour la troisième phase, les commentaires qui viennent d'être présentés au sujet de la deuxième phase s'appliquent a fortiori, compte tenu du fait que les dépenses courantes ne constituent qu'une fraction des dépenses totales, dont la couverture est l'objectif final <sup>(1)</sup>.

### 6.3. Route

#### 6.3.1. Données sur la situation actuelle

##### 6.3.1.1. Taxes et redevances frappant les véhicules ou la circulation

L'utilisation des véhicules automobiles est soumise à un ensemble d'impôts, taxes et redevances qu'il est usuel de classer en deux grands groupes.

---

(1) Il est rappelé que, conformément aux propositions formulées plus haut, c'est le système d'équilibre budgétaire avec emprunt qui devrait s'appliquer aux voies navigables. Les dépenses totales comprendraient dans ce cas les dépenses de fonctionnement et les charges financières des emprunts contractés pour financer les investissements. Par ailleurs, des mesures de sauvegarde pourraient être adoptées, sous certaines conditions, en cas de difficultés économiques et sociales graves affectant certains secteurs d'activité.

Le premier comprend la fiscalité automobile proprement dite composée des taxes sur les véhicules et des taxes sur les carburants, le second les péages et autres redevances perçus pour l'utilisation de routes ou d'ouvrages déterminés. Si la perception de redevances de cette nature n'est pratiquée actuellement que sur une échelle réduite, le recours aux taxes sur les véhicules et aux taxes sur les carburants par contre représente la forme de taxation généralement utilisée dans tous les Etats membres.

Les recettes provenant de ces deux dernières taxes atteignent en valeur absolue des montants très élevés. Pour l'année 1966, leur part dans les recettes fiscales globales peut être évaluée comme suit pour les différents pays :

Belgique	6,9%
Allemagne	14,8%
France	9,9%
Italie	14,2%
Luxembourg	3,1%
Pays-Bas	12,5%

Les taxes sur les carburants représentent dans tous les pays, encore qu'à des degrés variables, une part prépondérante du produit total de la fiscalité automobile, les pourcentages allant de 57,5 au Luxembourg à 89,1 en France. Ces chiffres n'ont de signification que sur un plan global, la répartition entre les deux catégories de taxes au niveau du véhicule étant fonction du type et des conditions d'utilisation de celui-ci.

#### 6.3.1.1.1. Taxes sur les véhicules

-----

A l'heure actuelle, les réglementations nationales en matière de taxes sur les véhicules, tant dans le secteur des voitures particulières que dans celui des véhicules utilitaires, procèdent d'inspirations disparates n'ayant aucun lien avec des considérations de tarification de l'usage des infrastructures. La seule exception à cet égard est constituée par

la réglementation française, selon laquelle la taxation des véhicules utilitaires d'un tonnage supérieur à un seuil donné est fonction des coûts que leur circulation occasionne à la collectivité.

En ce qui concerne plus particulièrement la catégorie des véhicules utilitaires, les structures actuelles des systèmes de taxation et les taux des taxes applicables aux différents types de véhicules varient fortement d'un pays à l'autre. Les effets cumulatifs des disparités existant en matière de base d'imposition et de progressivité des taux à l'intérieur des barèmes peuvent être appréciés à partir d'une comparaison entre la taxation applicable, dans chaque pays, respectivement, à un véhicule de faible tonnage (camionnette d'un poids total de 3.700 kg) et un véhicule lourd (ensemble articulé de 35.000 kg). Les rapports de taxation constatés sont les suivants pour la situation au 1er juin 1969 :

Belgique	12,1
Allemagne	13,2
France	14,9 (1)
Italie	11,5
Luxembourg	8,0
Pays-Bas	7,4 .

Une comparaison des taxes applicables à un véhicule de type donné permet de situer les différences existant d'un pays à l'autre quant au niveau moyen de la taxation. Par rapport au pays dans lequel ce niveau est le plus bas, les taux appliqués sont dans les rapports suivants pour les véhicules retenus dans la comparaison précédente (situation au 1er juin 1969) :

---

(1) En plus du poids total en charge, le calcul de la taxe française fait intervenir la silhouette du véhicule, c'est-à-dire le nombre et la disposition des essieux. Des véhicules d'un poids total sensiblement égal mais appartenant à des silhouettes différentes, peuvent de ce fait être soumis à des taxes différentes. L'ensemble articulé retenu pour la comparaison est composé d'un tracteur à 3 essieux et d'une semi-remorque à 1 essieu. Pour un ensemble articulé de même tonnage, mais composé d'un tracteur à 2 essieux et d'une semi-remorque à 2 essieux, le rapport dont question ci-dessus tombe de 14,9 à 4,0.

P a y s	Camionnette PTC 3.700 kg	Ensemble articulé PTC 35.000 kg	
		tracteur 3 es- sieux semi-remorque 1 essieu	tracteur 2 es- sieux semi-remorque 2 essieux
France	1,-	1,3	1,-
Italie	1,1	1,1	3,-
Luxembourg	1,4	1,-	2,8
Belgique	1,8	2,-	5,5
Allemagne	2,7	3,1	8,9
Pays-Bas	5,2	3,4	9,6

#### 6.3.1.1.2. Taxes sur les carburants

Les taxes sur les carburants représentent une source importante de recettes fiscales, dans la détermination desquelles il est tenu compte essentiellement de préoccupations de politique budgétaire ou conjoncturelle sans qu'il existe un lien avec la tarification de l'usage des infrastructures. Le caractère hétérogène des concepts qui sont à la base des taxes actuelles se traduit par des disparités importantes sur un double plan :

- les taux des taxes applicables dans les six pays s'échelonnent, par tonne métrique, entre 14,65 U.C. (Pays-Bas) et 106,13 U.C. (Allemagne) pour le gasoil et 128 U.C. (Allemagne) et 212,72 U.C. (Italie) pour le supercarburant, situation au 1er janvier 1970. Les taux extrêmes sont donc dans le rapport de 7,2 (gasoil) et 1,7 (supercarburant) ;
- les rapports de taxation du gasoil et du supercarburant varient de 0,12 (Pays-Bas) à 0,92 (Allemagne), toujours par référence à la situation au 1er janvier 1970.

.../...

Les taxes sur le chiffre d'affaires constituent un facteur de disparité supplémentaire tant en raison du fait qu'actuellement des systèmes de taxes à cascade voisinent avec des systèmes de taxes à la valeur ajoutée qu'en raison des modalités d'application divergentes de ces derniers systèmes. Ainsi, en Allemagne, au Luxembourg et aux Pays-Bas, le consommateur professionnel a la possibilité de déduire la TVA grevant le carburant qu'il achète, alors que cette possibilité n'existe pas, par contre, en France.

#### 6.3.1.1.3. Moyens de tarification directe

-----

Ainsi qu'il vient d'être indiqué au point 6.3.1.1., le recours à des moyens de tarification directe est actuellement peu répandu.

En ce qui concerne les réseaux de rase campagne, seule l'utilisation des autoroutes italiennes et des autoroutes dites de liaison françaises ainsi que celle de certains ouvrages importants tels que le pont de Tancarville et le tunnel du Montblanc sont soumises à la perception de péages.

Quant aux réseaux urbains, la nécessité de faire face à l'accroissement continu de la circulation automobile incite au recours, sur une échelle de plus en plus large, à la tarification directe sous la forme notamment du stationnement payant.

#### 6.3.1.2. Incidences de la taxation selon les catégories de véhicules utilitaires

L'incidence respective des taxes sur les véhicules et des taxes sur les carburants selon les catégories de véhicules varie, pour un même pays, en fonction de plusieurs facteurs.

D'une part, pour des véhicules de poids total différent, la courbe des consommations de carburant et, partant, le montant des taxes correspondantes qui dépend, dans une large mesure, du poids total en charge,

présente souvent une allure différente de celle représentative des taxes sur les véhicules du fait que même pour les pays basant ces dernières taxes sur le poids total, il n'y a pas proportionnalité entre le poids total du véhicule et la taxe dont celui-ci est redevable.

D'autre part, pour un même véhicule, la taxe annuelle sur les véhicules a un caractère forfaitaire, alors que le montant des taxes payées au titre des carburants est évidemment fonction des parcours annuels effectués. L'incidence respective des deux éléments de la fiscalité automobile dépend donc des conditions particulières d'utilisation de chaque véhicule.

#### 6.3.1.3. Degré de couverture des dépenses

Les données de dépenses et de recettes recueillies dans le cadre de l'enquête de 1966 sur les dépenses d'infrastructure permettent de se faire une idée assez précise du degré de couverture des dépenses d'infrastructure par les recettes provenant des taxes sur les véhicules, des taxes sur les carburants, des péages et des redevances de stationnement. Bien que cette comparaison doive être appréciée avec toute la prudence que requiert l'interprétation des résultats d'une enquête limitée à une seule année, il apparaît que la situation des six pays au regard de la couverture des dépenses des infrastructures routières est très variable. Alors qu'on constate une insuffisance de couverture pour trois pays (Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas), on enregistre un excédent de couverture pour les trois autres pays (Belgique, France, Italie), les points extrêmes se situant à environ 47% pour le Luxembourg et à un peu plus de 180% pour l'Italie.

Ces constatations n'ont toutefois qu'une signification globale, c'est-à-dire toutes catégories de voies et tous types de véhicules réunis. A défaut de disposer d'une part des données de coûts marginaux sociaux par type de véhicule, et d'autre part, de critères économiquement justifiés pour la répartition du déficit éventuel, il n'est notamment pas possible de déterminer la part des dépenses totales imputables à chaque type de véhicule et, a fortiori, d'établir un bilan par catégorie de circulation.

### 6.3.2. Incidence des mesures proposées

#### 6.3.2.1. Appréciation globale

Quatre points peuvent être mis en évidence dans une appréciation globale de l'ensemble du programme de mesures proposé pour la route :

- a) Le montant des dépenses d'investissement et de fonctionnement constitue le montant minimum à couvrir par les usagers. Selon la situation des divers réseaux sous l'angle de l'utilisation de la capacité, ce montant est susceptible d'être dépassé dans une mesure plus ou moins importante.

Les données actuellement disponibles concernant le niveau des coûts marginaux de congestion, d'accident et de nuisances ne permettent pas de chiffrer l'ordre de grandeur des redevances qui correspondraient à une tarification au coût marginal social. A cet égard, il faudra attendre en particulier l'achèvement des études qui sont actuellement engagées par les Etats membres sur les infrastructures routières dans les zones urbaines, en application de la décision n° 70/108/CEE du Conseil du 27 janvier 1970.

- b) L'importance relative des divers moyens de tarification sera assez profondément modifiée au terme du processus de mise en place de la tarification de l'usage des infrastructures. A ce moment, les moyens de tarification directe, qui n'occupent actuellement qu'une place tout à fait marginale, connaîtront en effet un développement assez considérable, notamment en zone urbaine. Le rôle relatif des taxes sur les véhicules est appelé à diminuer plus encore que celui des taxes sur les carburants.

- c) Une nouvelle répartition des charges d'établira également entre catégories d'utilisateurs et entre types d'infrastructures.

.../...

Le système actuel de taxation met l'accent essentiellement sur le type de véhicule en tant que facteur de différenciation. Cela est vrai en particulier si l'on considère les taxes sur les véhicules, dont le caractère forfaitaire exclut évidemment toute différenciation en fonction tant de l'intensité de l'utilisation <sup>(1)</sup> des véhicules que de l'endroit et de la période de cette utilisation.

La même constatation vaut en grande partie pour les taxes sur l'essence.

L'accent mis sur le type de véhicule conduit à accorder à ce paramètre une influence tantôt excessive (cas des voitures particulières), tantôt insuffisante (cas des véhicules utilitaires) par rapport aux variations de coût d'infrastructure selon le type de véhicule.

Le système de tarification préconisé aboutira à mettre en valeur progressivement les autres éléments de différenciation. On peut penser qu'il se traduira de ce fait par une certaine redistribution des charges entre les catégories d'utilisateurs. D'une part, les charges des véhicules utilitaires devraient augmenter par rapport à celles des voitures particulières. D'autre part, la mise en oeuvre de mesures de tarification directe permettra d'imputer aux utilisateurs circulant dans les zones urbaines et dans les régions à forte concentration industrielle et démographique, les coûts sociaux particulièrement élevés qu'entraîne l'utilisation des infrastructures en question.

- d) Les recettes seront l'objet, enfin, d'une nouvelle répartition entre, d'une part, les Etats et, d'autre part, les collectivités territoriales subordonnées et les organismes publics ou privés auxquels pourra être confiée la gestion de certains réseaux ou ouvrages. Ces changements seront la conséquence d'une double évolution :

---

(1) La taxe à l'essieu française fait dans une certaine mesure exception à cette règle, puisqu'elle prend en compte l'utilisation moyenne des véhicules.

- d'une part, du développement des moyens de tarification directe, dont les recettes reviendront aux gestionnaires des infrastructures;
- d'autre part, du nouveau régime de répartition des recettes relatives aux taxes sur les carburants et aux taxes sur les véhicules ; le produit de ces taxes, dont la perception continuera à être opérée par les Etats, devra en effet être réparti entre les organismes de gestion des divers réseaux au prorata de la circulation sur les routes relevant de chacun d'eux.

#### 6.3.2.2. Taxes sur les véhicules utilitaires

Les Etats membres entreprennent actuellement, sous l'égide de la Commission, le rassemblement de données sur les coûts marginaux d'usage et les taxes sur les carburants imputables aux véhicules utilitaires, en vue de préparer la décision du Conseil sur la proposition de première directive concernant l'aménagement des systèmes nationaux de taxes sur les véhicules utilitaires. Tant que ces travaux ne seront pas achevés, il est impossible d'évaluer avec précision l'incidence des mesures proposées pour cette catégorie de véhicules.

#### 6.3.2.3. Taxes sur les carburants

Pour les raisons indiquées sous 6.3.2.1., il n'est pas possible de fixer dès à présent le niveau auquel devra s'établir, dans le cadre d'un système de tarification au coût marginal social avec la contrainte d'équilibre budgétaire, le niveau des taxes sur les carburants. En revanche, des indications peuvent être fournies sur les répercussions de deux autres mesures proposées :

- admission de la déductibilité de la T.V.A. grevant le prix des carburants utilisés par les véhicules utilitaires en France ;
- fixation d'un rapport uniforme entre les taxes sur le gasoil et celles sur l'essence.

En ce qui concerne la première mesure, sa réalisation se traduira, pour le Trésor français, par une perte de recettes annuelle de l'ordre de 500 millions de francs français.

Quant à la fixation d'un rapport uniforme entre les taxes sur le gasoil et celles sur l'essence, l'application des principes indiqués au point 4.3.3.6.1. conduirait à fixer la taxe sur le gasoil à un niveau supérieur de l'ordre de 40% <sup>(1)</sup> à celui de la taxe sur l'essence. Dans l'hypothèse du maintien des recettes globales actuelles sur les carburants, au niveau de chaque Etat, les taux des taxes frappant respectivement l'essence et le gasoil seraient modifiés dans les proportions suivantes (en %) :

	<u>Essence</u>	<u>Gasoil</u>
Belgique	- 26	+ 162
Allemagne	- 12	+ 37
France	- 19	+ 106
Italie	- 25	+ 136
Luxembourg	- 26	+ 352
Pays-Bas	- 26	+ 769 .

Il va sans dire que la mesure proposée est susceptible d'entraîner des conséquences considérables sur le plan de la rentabilité des divers types de véhicules dans ce sens notamment que la zone de tonnage dans laquelle les véhicules à essence sont compétitifs pourra se trouver notablement élargie. Une telle évolution peut poser des problèmes à l'industrie automobile communautaire, étant donné que l'industrie américaine paraît posséder un certain avantage technologique dans la construction des véhicules lourds à essence.

---

(1) Ce rapport est celui qui a été avancé dans l'étude de M. MALCOR, réf. page 12.

6.3.2.4. Moyens de tarification directe

Les répercussions générales des mesures correspondantes ressortent des considérations développées aux points précédents. Quant à leurs répercussions plus spécifiques, elles ne pourront être dégagées qu'au fur et à mesure de l'avancement des études concernant, d'une part, les techniques de perception et, d'autre part, les situations particulières en agglomération et en base campagne susceptibles de faire l'objet de telles mesures.

## 7. CONCLUSIONS

Le programme de mesures faisant l'objet du présent mémorandum ainsi que de la proposition de décision relative à l'instauration d'un système commun de tarification de l'usage des infrastructures, représente un élément important pour le développement de la politique commune des transports.

L'action, dont la Commission s'est attachée ci-dessus à définir les objectifs, les moyens et les étapes, est en effet appelée à avoir des conséquences considérables sur plusieurs plans :

- Sur le plan de la tarification de l'usage des infrastructures tout d'abord, qui en est l'objectif principal. Si le programme de mesures proposé est réalisé, la Communauté pourra inscrire à son actif un succès dont aucun pays ne peut se prévaloir jusqu'à présent.
- Sur le plan de l'harmonisation des conditions de concurrence dans les transports, ensuite. Celle-ci, dont les grandes orientations ont été définies par la décision n° 65/271/CEE du 13 mai 1965 dans les domaines de la législation sociale, de la fiscalité et des interventions des Etats, demeure incomplète et insuffisante pour permettre des progrès décisifs en matière d'organisation du marché. Les nouvelles propositions constituent donc un complément indispensable à cet égard.
- Sur le plan de la politique de l'environnement, enfin. La proposition de tenir compte, pour la fixation des tarifs d'usage des infrastructures, non seulement des coûts directs occasionnés par la circulation des véhicules, mais également de la valeur des déséconomies externes qui en résultent pour la collectivité dans son ensemble, contribuera à sensibiliser les agents économiques, producteurs et consommateurs, aux conséquences sociales de leurs décisions.

Mais la mise en place du dispositif proposé de tarification de l'usage des infrastructures produira en outre des effets dont l'incidence dépassera le cadre propre de l'économie des transports.

En matière de politique régionale, elle permettra, grâce à la prise en compte du coût social, de compléter les moyens d'action dont disposent les instances nationales et communautaires pour promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de la Communauté.

Sur le plan de la politique industrielle, l'homogénéisation d'un élément important du coût de transport et, partant, du coût de production résultant de l'application de règles communes de formation des redevances d'usage de l'infrastructure, contribuera à normaliser la concurrence entre produits des divers Etats membres.

En ce qui concerne la politique fiscale, l'action proposée permettra de donner une nouvelle impulsion à l'harmonisation d'une partie importante de la fiscalité indirecte pour la réalisation de laquelle elle fournira un ensemble de critères objectifs.

La Commission exprime le souhait que le Conseil se prononce rapidement sur l'orientation générale de la tarification de l'usage des infrastructures et crée ainsi les conditions rendant possible la réalisation de nouveaux progrès en matière de politique commune des transports et, par là, de construction de l'union économique.

---

A N N E X E S

DONNEES ET INFORMATIONS  
D'ORDRE STATISTIQUE ET QUANTITATIF

---

T A B L E     D E S     M A T I E R E S

CHEMIN DE FER

- Tableau 1 - Dépenses d'infrastructure globales
- Tableau 2 - Utilisation des infrastructures
- Tableau 3 - Dépenses d'infrastructure par km de voie et train-km

VOIE NAVIGABLE

- Tableau 4 - Dépenses d'infrastructure globales  
(par pays toutes catégories de voies réunies)
- Tableau 5 - Dépenses d'infrastructure globales  
(par pays et catégorie de voies)
- Tableau 6 - Utilisation des infrastructures
- Tableau 7 - Dépenses d'infrastructure par km de voie et par bateau-km
- Tableau 8 - Produit et structure des recettes relatives à l'utilisation des voies
- Tableau 9 - Comparaison entre les dépenses d'infrastructure et les recettes totales relatives à l'utilisation des voies
- Tableau 10 - Comparaison entre les dépenses d'infrastructure et les recettes de péages pour le réseau belge (voies soumises à péages)
- Tableau 11 - Comparaison entre les dépenses d'infrastructure et les recettes de péages pour le réseau allemand (voies soumises à péages)

ROUTE

- Tableau 12 - Dépenses d'infrastructure globales
- Tableau 13 - Utilisation des infrastructures
- Tableau 14 - Utilisation des infrastructures - Nombre de passages de véhicules par km de route (tous véhicules confondus)

- Tableau 15 - Dépenses d'infrastructure par km de route et 1.000 véhicules-km
- Tableau 16 - Produit des impôts, taxes et redevances en relation avec l'utilisation des routes
- Tableau 17 - Comparaison entre les dépenses d'infrastructure et les recettes globales relatives à l'utilisation des routes
- Tableau 18 - Recettes de la fiscalité automobile (en valeur absolue et par rapport aux recettes fiscales globales)
- Tableau 19 - Répartition des recettes de la fiscalité automobile entre voitures particulières et véhicules utilitaires
- Tableau 20 - Recettes de la fiscalité automobile par 1000 véhicules-km
- Tableau 21 - Parc de véhicules routiers
- Tableau 22 - Prix et taxation de l'essence ordinaire
- Tableau 23 - Prix et taxation du supercarburant
- Tableau 24 - Prix et taxation du gascil routier
- Tableau 25 - Taxes sur les véhicules applicables à quelques types de camions et d'ensembles
- Tableau 26 - Structure et niveau de la taxe sur les véhicules applicable aux camions
- Tableau 27 - Charge fiscale grevant deux types de véhicules en fonction du parcours annuel

---

Sauf indication contraire, les données chiffrées figurant dans les différents tableaux se rapportent à l'année 1966.

## Dépenses d'infrastructure globales

Unité: Millier d'unités de compte

Réseau	Montant des dépenses		Structure des dépenses (en % des dépenses totales)	
	d'investissement	courantes	Dépenses	Dépenses
	d'investissement	courantes	totales	d'investissement
1. Réseaux principaux				
S.N.C.B.	43.832	57.441	101.273	43,3
D.B.	178.375	529.982	708.357	25,2
S.N.C.F.	222.476	384.715	607.191	36,6
F.S.	138.398	190.229	328.627	42,1
C.F.L.	1.450	8.567	10.017	14,4
N.S.	35.313	26.883	62.196	56,8
TOTAL C.E.E.	619.844	1.197.817	1.817.661	34,1
2. Réseaux secondaires				
Allemagne:				
Nichtbundes-			20.494	-
eigene Eisen-				
bahnen (1)				

(1) Des données complètes relatives aux réseaux secondaires des autres pays ne sont pas disponibles.

Utilisation des infrastructures

Réseau	Longueur du réseau (en km)	Trains-km (en milliers)				Total	Nombre de trains par km de voie
		Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Autres services			
S.N.C.B.	4.394	58.345	20.621	901	79.867	18.176	
D.B.	30.226	360.706	178.194	3.428	542.328	17.942	
S.N.C.F.	37.717	231.441	211.644	3.411	446.496	11.838	
F.S.	16.096	185.802	60.260	10.850	256.912	15.961	
G.F.L.	340	2.968	1.488	-	4.456	13.106	
N.S.	3.232	60.063	18.238	-	78.301	24.227	
TOTAL CEE	92.005	899.325	490.445	18.590	1.408.360	15.307	

Dépenses d'infrastructure par km de voie et train-km

Unité: Unité de compte

Réseau	Dépenses d'infrastructure par	
	km de voie	train-km
:S.N.C.B.	23.049	1,27
:D.B.	23.435	1,31
:S.N.C.F.	16.098	1,36
:F.S.	20.416	1,28
:C.F.L.	29.461	2,25
:N.S.	19.243	0,79
:ENSEMBLE DES RESEAUX:	19.756	1,29

VOIE NAVIGABLE

TABEAU 4

Dépenses d'infrastructure globales  
(par pays toutes catégories de voies réunies)

PAYS	Montant des dépenses			Unité: Millier d'unités de compte	
	Dépenses d'investissement	Dépenses courantes	Dépenses totales	Structure des dépenses (en % des dépenses totales)	Dépenses courantes
Belgique	55.043	13.273	68.316	80,6	19,4
Allemagne	73.401	73.466	146.867	49,9	50,1
France	46.877	20.528	67.405	69,5	30,5
Italie	11.731	814	12.545	93,5	6,5
Luxembourg	43	134	177	24,4	75,6
Pays-Bas	26.189	11.743	37.932	69,0	31,0
TOTAL C.E.E.	213.284	119.958	333.242	64,0	36,0

Dépenses d'infrastructure globales  
(par pays et catégorie de voies)

Unité: Millier d'unités de compte

	Montant des dépenses			Structure des dépenses (en % des dépenses totales)	
	Dépenses d'investisse- ment	Dépenses courantes	Dépenses totales	Dépenses d'investisse- ment	Dépenses courantes
<b>BELOGIQUE</b>					
Voies régularisées	2.170	916	3.086	70,3	29,7
Voies canalisées	15.777	4.251	20.028	78,8	21,2
Canaux	32.613	8.106	40.719	80,1	19,9
TOTAL DES VOIES EN SERVICE	50.560	13.272	63.833	79,2	20,8
Voies en cours de construc- tion	4.483	-	4.483	100,0	-
TOTAL GENERAL	55.043	13.273	68.316	80,6	19,4
<b>ALLEMAGNE</b>					
Voies régularisées	9.196	28.807	38.003	24,2	75,8
Voies canalisées	4.465	17.752	22.217	20,1	79,9
Canaux	16.282	26.907	43.189	37,7	62,3
TOTAL DES VOIES EN SERVICE	29.943	73.466	103.409	29,0	71,0
Voies en cours de construc- tion	43.458	-	43.458	100,0	-
TOTAL GENERAL	73.401	73.466	146.867	49,9	50,1
<b>FRANCE</b>					
Voies régularisées	161	693	854	18,9	81,1
Voies canalisées	13.040	5.925	18.965	68,8	31,2
Canaux	33.676	13.910	47.586	70,8	29,2
TOTAL GENERAL	46.877	20.528	67.405	69,5	30,5
<b>ITALIE</b>					
Voies régularisées	61	516	577	10,5	89,5
Voies canalisées	85	-	85	100,0	-
Canaux	-	298	298	-	100,0
TOTAL DES VOIES EN SERVICE	146	814	960	15,2	84,8
Voies en cours de construc- tion	11.585	-	11.585	100,0	-
TOTAL GENERAL	11.731	814	12.545	93,5	6,5
<b>LUXEMBOURG</b>					
Voies canalisées	43	134	177	24,4	75,6
TOTAL GENERAL	43	134	177	24,4	75,6
<b>PAYS-BAS</b>					
Voies régularisées	3.016	2.473	5.489	55,0	45,0
Voies canalisées	7.680	3.103	10.783	70,7	29,3
Canaux	8.609	4.992	13.601	63,3	36,7
Autres voies naturelles	481	1.175	1.656	29,0	71,0
TOTAL DES VOIES EN SERVICE	19.786	11.743	31.529	62,7	37,3
Voies en cours de construc- tion	6.403	-	6.403	100,0	-
TOTAL GENERAL	26.189	11.743	37.932	69,0	31,0
<b>TOTAL C.E.E.</b>					
	213.284	119.958	333.242	64,0	36,0
dont Voies régularisées	14.604	33.405	48.009	30,4	69,6
voies canalisées	41.090	31.165	72.255	56,9	43,1
canaux	91.180	54.213	145.393	62,7	37,3
autres voies naturelles	481	1.175	1.656	29,0	71,0
voies en cours de construction	65.929	-	65.929	100,0	-

Utilisation des infrastructures

P a y s	Voies régularisées			Voies canalisées			C a n a l s			Autres voies			T o t a l		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
Belgique	177,0	4.376,2	24.735	487,4	6.768,8	13.887	785,8	13.820,9	17.588	-	-	-	1.450,2	24.967,9	17.217
Allemagne	1.573,23	79.245,5	50.371	1.372,92	16.185,1	11.789	1.111,19	23.482,1	21.132	-	-	-	4.057,34	118.912,7	29.308
France	276,6	6.561,0	23.720	1.999,86	32.992,9	16.498	3.759,3	20.532,4	5.462	-	-	-	6.035,76	60.086,3	9.955
Italie	417,0	69,9	167	155,0	18,8	121	49,5	14,9	301	-	-	-	621,5	103,6	166
Pays-Bas	503,40	45.362,5	90.112	533,6	17.970,6	33.678	752,4	17.603,1	23.396	386,0	24.683,1	63.945	2.175,4	105.619,3	48.551
Total C.E.E.	2.947,23	135.617,1	46.015	4.548,78	73.936,2	16.254	6.458,19	75.453,4	11.683	386,0	24.683,1	63.945	14.340,20	309.689,8	21.596

(1) Longueur du réseau (en km).

(2) Nombre de bateaux-km (en milliers d'unités).

(3) Nombre de passages de bateaux par km de voie (2) : (1).

VOIE NAVIGABLE

TABLEAU 7

Dépenses d'infrastructure par km de voie et par bateau-km

Unité: Unité de compte

Pays	Dépenses d'infrastructure							Total (3)	
	Voies régularisées	Voies canalisées	Canaux	Autres voies					
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	
Belgique	17.435	0,70	41.091	2,96	51.818	2,95	-	47.108	2,74
Allemagne	24.156	0,48	16.182	1,37	38.867	1,84	-	34.640	1,24
France	3.087	0,13	9.483	0,57	12.658	2,32	-	11.167	1,12
Italie	1.384	8,25	548	4,52	6.020	20,00	-	20.200	121,10
Pays-Bas	10.904	0,12	20.208	0,60	18.077	0,77	4.290	14.493	0,36
Total C.E.E.	16.289	0,35	15.884	0,98	22.513	1,93	4.290	23.238	1,08

(1) par km de voie

(2) par bateau-km

(3) y compris voies en cours de construction.

Produit et structure des recettes relatives à l'utilisation des voies

Unité: Millier d'unités de compte

	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
	(1) (2)	(1) (2)	(1) (2)	(1) (2)	(1) (2)	(1) (2)
Taxes sur les carburants	1.709 : 40,9	- : -	- : -	17.622 : 97,3	- : -	1.021 : 100,0
Taxes sur les bateaux	- : -	- : -	1.421 (3) : 29,0	480 : 2,7	- : -	- : -
Péages	2.466 : 59,1	15.877 : 100,0	3.471 : 71,0	- : -	16 : 100,0	- : -
Total général	4.175 : 100,0	15.877 : 100,0	4.892 : 100,0	18.102 : 100,0	16 : 100,0	1.021 : 100,0

(1) Montant en valeur absolue

(2) Montant en % du total général

(3) Taxes supprimées lors de l'extension du système de T.V.A. aux transports le 1er janvier 1963.

Comparaison entre les dépenses d'infrastructure et les recettes totales relatives à l'utilisation des voies

	Unité: Millier d'unités de compte					
	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
Dépenses d'infrastructure	68.316	146.867	67.405	12.545	177	37.932
dont: dépenses d'investissement	55.043	73.401	46.877	11.731	43	26.189
dépenses courantes	13.273	73.466	20.528	814	134	11.743
Recettes totales	4.175	15.877	4.892	18.102	16	1.021
Recettes en % des dépenses courantes	31,5	21,6	23,8	2.225,0	11,8	8,7
Recettes en % des dépenses totales	6,1	10,8	7,3	144,3	8,9	2,7

Comparaison entre les dépenses d'infrastructure et les recettes de péages pour le réseau belge  
(voies soumises à péages)

Nature des voies	N° des voies (1)	Dépenses		Recettes de péages 1000 FB	Nombre de bateaux - km en milliers	Dépenses par bateau-km		Péage moyen par bateau-km FB
		courantes 1000 FB	totales 1000 FB			Dépenses courantes FB	Dépenses totales FB	
Voies régulières	1	2.970	5.306	72	29,0	102,41	182,96	2,48
Voies canalisées	6	112.338	704.990	18.104	4.382,3	25,63	160,87	4,13
	7	9.402	45.555	69	15,7	598,85	2.901,59	4,39
	8	59.953	129.256	7.359	1.452,2	41,28	89,00	5,06
	9	30.852	121.589	5.594	917,6	33,62	132,50	6,09
Canaux	10	134.279	1.280.221	4.449	1.306,1	102,80	980,18	3,40
	11	74.521	122.813	9.416	2.897,8	25,71	42,38	3,24
	12	34.843	57.217	3.089	842,2	41,37	67,93	3,66
	13	74.787	132.090	45.357	7.295,3	10,25	18,10	6,21
	14	86.849	443.604	29.769	1.478,9	58,72	299,95	20,12

(1) Selon la classification figurant dans l'annexe 2 de la décision n° 65/270/CEE du Conseil du 13 mai 1965.

Comparaison entre les dépenses d'infrastructure et les recettes de péages pour le réseau allemand  
(voies soumises à péages)

Nature des voies	Dépenses		Recettes de péages en DM	Nombre de bateaux-km en milliers	Dépenses par bateau-km		Péage moyen par bateau-km DM
	courantes DM	totales DM			Dépenses courantes DM	Dépenses totales DM	
Voies ca-							
nalisées							
Lahn	2.610.000	2.698.500	52.848	216,4	12,06	12,46	0,24
Ilmenau	443.100	444.400	3.012	17,0	26,06	26,14	0,17
Fulda	942.300	942.300	4.386	87,8	10,73	10,73	0,04
Neckar	15.056.100	19.394.000	6.005.694	4.251,7	3,54	4,56	1,41
Mosel	9.445.700	10.987.900	2.716.288	1.929,0	4,89	5,69	1,40
Main	15.780.900	22.788.100	4.459.734	3.607,7	4,37	6,31	1,23
Mittelweser	15.897.500	17.404.200	1.931.540	2.536,2	6,26	6,86	0,76
Ruhrwasserstrasse	488.800	942.100	22.960	21,7	22,52	43,41	1,06
Main	2.636.400	4.470.300	495.525	1.459,8	1,80	3,06	0,33
Ems-Jade-Kanal	1.004.200	1.004.200	59.203	86,5	11,60	11,60	0,68
Linksemsische Kanäle	401.100	401.100	9.268	9,7	41,35	41,35	0,95
Kanal Rhein-Kleve	481.600	574.900	46.788	4,8	100,33	119,77	9,74
Elbe-Lübeck-Kanal	2.504.700	2.504.700	309.291	608,4	4,11	4,11	0,50
Nord-Ostsee-Kanal	39.716.800	54.218.800	13.350.200	713,6	55,65	75,97	18,70
Westdeutsche Kanäle	60.517.100	114.050.800	34.042.456	21.435,8	2,82	5,32	1,59

## ROUTE

## TABLEAU 12

## Dépenses d'infrastructure globales

Unité: Millier d'unités de compte

	Montant des dépenses			Structure des dépenses (en % des dépenses totales)	
	Dépenses d'investisse- ment	Dépenses courantes	Dépenses totales	Dépenses d'investisse- ment	Dépenses courantes
<b>BELGIQUE</b>					
Autoroutes	111.782	8.363	120.145	93,0	7,0
Autres routes de l'Etat	49.467	29.030	78.497	63,0	37,0
Routes provinciales	5.902	3.391	9.293	63,5	36,5
TOTAL ROUTES CLASSEES	167.151	40.784	207.935	80,4	19,6
Routes communales	-	-	60.000	-	-
TOTAL GENERAL	-	-	267.935	-	-
<b>ALLEMAGNE</b>					
Bundesautobahnen	262.738	91.672	354.410	74,1	25,9
Bundesstrassen	393.587	159.969	553.556	71,1	28,9
Landstrassen I. Ordnung	246.029	161.322	407.351	60,4	39,6
Landstrassen II. Ordnung	138.648	79.527	218.175	63,5	36,5
TOTAL ROUTES CLASSEES	1.041.002	492.490	1.533.492	67,9	32,1
Gemeindestrassen	-	-	1.279.896	-	-
TOTAL GENERAL	-	-	2.813.388	-	-
<b>FRANCE</b>					
Autoroutes	98.049	13.824	111.873	87,6	12,4
Routes nationales	234.000	176.204	410.204	57,0	43,0
Chemins départementaux	96.425	241.570	337.995	28,5	71,5
TOTAL ROUTES CLASSEES	428.474	431.598	860.072	49,8	50,2
Voies communales	-	-	431.375	-	-
TOTAL GENERAL	-	-	1.291.447	-	-
<b>ITALIE</b>					
Autostrade	224.357	53.942	278.299	80,6	19,4
Strade statali	185.395	119.823	305.218	60,7	39,3
Strade provinciali	138.998	125.885	264.883	52,5	47,5
TOTAL ROUTES CLASSEES	548.750	299.650	848.400	64,7	35,3
Strade comunali	-	-	190.011	-	-
TOTAL GENERAL	-	-	1.038.411	-	-
<b>LUXEMBOURG</b>					
Routes d'Etat	3.505	1.638	5.143	68,1	31,9
Chemins repris	1.720	2.108	3.828	44,9	55,1
TOTAL ROUTES CLASSEES	5.225	3.746	8.971	58,2	41,8
Chemins vicinaux	-	-	4.384	-	-
TOTAL GENERAL	-	-	13.355	-	-
<b>PAYS-BAS</b>					
Auto snelwegen van het Rijkswegenplan 1958	93.840	22.328	116.168	80,8	19,2
Overige wegen van het RWP	7.700	12.227	19.927	38,6	61,4
Wegen van de provinciale wegenplannen (secundaire wegen)	36.097	15.688	51.785	69,7	30,3
Wegen van de tertiaire we- genplannen (à l'exception des routes communales et assimilées)	9.357	11.496	20.853	44,9	55,1
TOTAL ROUTES CLASSEES	146.994	61.739	208.733	70,4	29,6
Routes commun. et assim.	-	-	192.372	-	-
TOTAL GENERAL	-	-	401.105	-	-
TOTAL C.E.E.	-	-	5.825.641	-	-
dont routes classées	-	-	3.667.603	-	-
routes communales	-	-	2.158.038	-	-

## Utilisation des infrastructures

TABLEAU 13

Unité : Million de véhicules-km

	Belgique			Allemagne			France					
	Véhicules - km			Véhicules - km			Véhicules - km					
	Longueur des réseaux (km)	V.P. (1)	V.U. (2)	Total	Longueur des réseaux (km)	V.P. (1)	V.U. (2)	Total	Longueur des réseaux (km)	V.P. (1)	V.U. (2)	Total
Autoroutes	316	1.268 (84,9 %)	241 (16,1 %)	1.509 (100 %)	3.440	17.171 (84,7 %)	3.100 (15,3 %)	20.271 (100 %)	650	2.563 (84,8 %)	458 (15,2 %)	3.021 (100 %)
Autres routes	11.410	12.758 (79,3 %)	3.329 (20,7 %)	16.087 (100 %)	143.406	101.575 (84,1 %)	19.166 (15,9 %)	120.741 (100 %)	361.000	86.783 (81,3 %)	20.018 (18,7 %)	106.801 (100 %)
Voirie communale	80.000	3.000 (87,8 %)	416 (12,2 %)	3.416 (100 %)	113.689	51.525 (84,4 %)	9.520 (15,6 %)	61.045 (100 %)	420.000	22.900 (71,8 %)	9.000 (28,2 %)	31.900 (100 %)
<b>Total</b>	<b>91.726</b>	<b>17.026 (81,0 %)</b>	<b>3.986 (19,0 %)</b>	<b>21.012 (100 %)</b>	<b>260.535</b>	<b>170.271 (84,3 %)</b>	<b>31.786 (15,7 %)</b>	<b>202.057 (100 %)</b>	<b>781.650</b>	<b>112.246 (79,2 %)</b>	<b>29.476 (20,8 %)</b>	<b>141.722 (100 %)</b>
	Italie			Luxembourg			Pays-Bas					
	Véhicules - km			Véhicules - km			Véhicules - km					
	Longueur des réseaux (km)	V.P. (1)	V.U. (2)	Total	Longueur des réseaux (km)	V.P. (1)	V.U. (2)	Total	Longueur des réseaux (km)	V.P. (1)	V.U. (2)	Total
Autoroutes	2.127	7.105 (80,9 %)	1.682 (19,1 %)	8.787 (100 %)	-	-	-	-	586	3.331 (84,9 %)	637 (16,1 %)	3.968 (100 %)
Autres routes	102.100	33.743 (70,9 %)	14.483 (30,1 %)	48.226 (100 %)	2.741	653 (73,3 %)	242 (27,7 %)	895 (100 %)	10.742	9.242 (82,3 %)	2.033 (18,7 %)	11.265 (100 %)
Voirie communale	137.000	23.882 (74,7 %)	8.068 (25,3 %)	31.970 (100 %)	1.071	165 (83,3 %)	33 (16,7 %)	198 (100 %)	60.090	14.023 (83,1 %)	2.851 (16,9 %)	16.873 (100 %)
<b>Total</b>	<b>241.227</b>	<b>64.730 (72,7 %)</b>	<b>24.253 (27,3 %)</b>	<b>88.983 (100 %)</b>	<b>3.812</b>	<b>818 (74,8 %)</b>	<b>275 (25,2 %)</b>	<b>1.093 (100 %)</b>	<b>71.418</b>	<b>26.595 (82,8 %)</b>	<b>5.311 (17,2 %)</b>	<b>32.106 (100 %)</b>

(1) Voitures particulières.

(2) Véhicules utilitaires (camions, autobus et autocars).

Utilisation des infrastructures

Nombre de passages de véhicules par km de route  
(tous véhicules confondus)

	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
Autoroutes	4.775.000	5.892.000	4.647.000	4.131.000	-	6.771.000
Autres routes	1.409.000	841.000	295.000	472.000	326.000	1.048.000
Voirie communale	43.000	536.000	75.000	233.000	184.000	280.000
Total	229.000	775.000	181.000	368.000	287.000	449.000

## Dépenses d'infrastructure par km de route et 1000 véhicules-km

		Unité : Unité de compte	
		Dépenses d'infrastructure	
		par km de route : par 1000 v-km	
<u>BELGIQUE</u>			
Autoroutes	380.205	79,6	130.841
Autres routes	7.694	5,5	5.567
TOTAL ROUTES CLASSEES	17.732	11,8	8.116
Voirie communale	750	17,6	1.386
TOTAL GENERAL	2.921	12,8	4.304
<u>ALLEMAGNE</u>			
Autoroutes	103.026	17,5	-
Autres routes	8.222	9,8	3.272
TOTAL ROUTES CLASSEES	10.443	10,9	3.272
Voirie communale	1.126	21,0	4.093
TOTAL GENERAL	1.080	13,9	3.503
<u>FRANCE</u>			
Autoroutes	172.110	37,0	198.239
Autres routes	2.073	7,0	8.839
TOTAL ROUTES CLASSEES	2.378	7,8	18.876
Voirie communale	1.027	13,5	3.201
TOTAL GENERAL	1.652	9,1	5.616
<u>ITALIE</u>			
Autoroutes			
Autres routes			
TOTAL ROUTES CLASSEES			
Voirie communale			
TOTAL GENERAL			
<u>LUXEMBOURG</u>			
Autoroutes			
Autres routes			
TOTAL ROUTES CLASSEES			
Voirie communale			
TOTAL GENERAL			
<u>PAYS-BAS</u>			
Autoroutes			
Autres routes			
TOTAL ROUTES CLASSEES			
Voirie communale			
TOTAL GENERAL			

Produit des impôts, taxes et redevances  
en relation avec l'utilisation des routes (1)

Unité: Millier d'unités de compte

	Belgique		Allemagne		France		Italie		Luxembourg		Pays-Bas	
	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)
1. Taxes sur les carburants												
essence	177.099	63,4	1.186.250	49,8	1.677.998	72,4	1.104.274	58,1	2.271	36,3	228.556	66,6
gasoil	17.921	6,4	455.000	19,1	284.200	12,3	255.635	13,4	1.093	17,5	6.679	1,9
autres huiles minérales	479	0,2	32.250	1,4	85.666	3,7	220.414	11,6	195	3,1	-	-
Total partiel	195.499	70,0	1.673.500	70,3	2.047.864	88,4	1.580.323	83,1	3.559	56,9	235.235	68,5
2. Taxes sur les véhicules	83.850	30,0	708.250	29,7	249.568	10,8	223.520	11,8	2.634	42,1	107.640	31,3
3. Péages	-	-	-	-	17.885	0,8	97.216	5,1	-	-	-	-
4. Taxes de stationnement	-	-	(4)	(4)	-	-	-	-	67	1,0	580	0,2
Total général	279.349	100,0	2.381.750	100,0	2.315.317	100,0	1.901.059	100,0	6.260	100,0	343.455	100,0

(1) Le détail des éléments retenus figure à la page 2 du présent tableau.

(2) Montant en valeur absolue

(3) Montant en % du total général

(4) Le montant du produit de ces taxes n'a pas pu être déterminé.

Détail des éléments figurant dans le tableau de la page 1

Belgique

Droits d'accise sur les huiles minérales  
Taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Allemagne

Mineralölsteuer  
Kraftfahrzeugsteuer.

France

Taxe intérieure sur les produits pétroliers  
Taxe générale et surtaxe sur les véhicules servant au transport  
de marchandises par route  
Taxe différentielle sur les automobiles  
Taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés.

Italie

Diritti di fabbricazione sugli olii minerali  
Tassa di circolazione sugli autoveicoli  
Tassa addizionale del 5 % sulle tasse di circolazione.

Luxembourg

Droits d'accise sur les huiles minérales  
Taxe de circulation sur les véhicules automoteurs.

Pays-Bas

Accijns op minerale oliën  
Motorrijtuigenbelasting.

ROUTETABEAU 17

Comparaison entre les dépenses d'infrastructure et les  
recettes totales relatives à l'utilisation des routes

Unité: Millier d'unités de compte

	Recettes totales	Dépenses d'infrastruct.	Excédent des recettes	Insuffisance	Rapport recettes: dépenses
Belgique	279.349	267.935	11.414		104,3
Allemagne	2.381.750	2.813.388		431.638	84,7
France	2.315.317	1.291.447	1.023.870		179,3
Italie	1.901.059	1.038.411	862.648		183,1
Luxembourg	6.260	13.355		7.095	46,9
Pays-Bas	343.455	401.105		57.650	85,6

## Recettes de la fiscalité automobile

(en valeur absolue et par rapport aux recettes fiscales globales)

Unité: Millier d'unités de compte

	Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Taxes sur les véhicules	83.850	708.250	249.568	223.520	2.634	107.640
dont V.P. (4)	33.308	427.500	178.417	168.960	1.956	50.784
V.U. (5)	50.542	280.750	71.151	54.560	678	56.856
Taxes sur les carburants	195.499	1.673.500	2.047.864	1.580.323	3.559	235.235
dont V.P. (4)	159.160	1.154.000	1.494.892	1.180.843	2.040	202.335
V.U. (5)	36.339	519.500	552.972	399.480	1.519	32.900
Taxes totales	279.349	2.381.750	2.297.432	1.803.843	6.193	342.875
dont V.P. (4)	192.468	1.581.500	1.673.309	1.580.323	3.996	253.119
V.U. (5)	86.881	800.250	624.123	223.520	2.197	89.756

(1) En valeur absolue (2) En pourcentage des recettes fiscales globales (3) Donnée non disponible  
 (4) V.P.: voiture particulière (5) V.U.: véhicule utilitaire

Répartition des recettes de la fiscalité automobile  
entre voitures particulières et véhicules utilitaires

Unité : Unité de compte

	Belgique									Allemagne			France			Italie			Luxembourg			Pays-Bas		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)			
Voitures particulières																								
Taxes sur les véhicules	33.308	39,7	17,3	427.500	60,4	27,0	178.417	71,5	10,7	168.960	75,6	(4)	1.956	74,2	48,9	50.784	47,2	20,1						
Taxes sur les carburants	159.160	81,4	82,7	1.154.000	69,0	73,0	1.494.892	73,0	89,3	(4)	(4)	(4)	2.040	57,4	51,1	202.335	86,0	79,9						
Total voitures particulières	192.468	68,9	100,0	1.681.500	100,0	100,0	1.673.309	72,8	100,0	(4)	(4)	(4)	3.996	64,5	100,0	253.119	73,8	100,0						
Véhicules utilitaires																								
Taxes sur les véhicules	50.542	60,3	58,2	280.750	39,6	35,1	71.151	28,5	11,4	54.560	24,4	(4)	678	25,8	30,9	56.856	52,8	63,3						
Taxes sur les carburants	36.339	18,6	41,8	519.500	31,0	64,9	552.972	27,0	88,6	(4)	(4)	(4)	1.519	42,6	69,1	32.900	14,0	36,7						
Total véhicules utilitaires	86.881	31,1	100,0	800.250	100,0	100,0	624.123	27,2	100,0	(4)	(4)	(4)	2.197	35,5	100,0	89.756	26,2	100,0						
Ensemble des véhicules																								
Taxes sur les véhicules	83.850	100,0	30,0	708.250	100,0	29,7	249.568	100,0	10,9	223.520	100,0	12,4	2.634	100,0	42,5	107.640	100,0	31,4						
Taxes sur les carburants	195.499	100,0	70,0	1.673.500	100,0	70,3	2.047.864	100,0	89,1	1.580.323		87,6	3.559	100,0	57,5	235.235	100,0	68,6						
Total général	279.349	100,0	100,0	2.381.750	100,0	100,0	2.297.432	100,0	100,0	1.803.843		100,0	6.193	100,0	100,0	342.875	100,0	100,0						

(1) En valeur absolue.

(2) En pourcentage du produit total de la taxe considérée ou de l'ensemble de la fiscalité automobile.

(3) En pourcentage du total des taxes relatives au type de véhicule considéré.

(4) Donnée non disponible.

Recettes de la fiscalité automobile  
par 1000 véhicules-km

Unité : Unité de compte

P A Y S	Taxes sur les véhicules		Taxes sur les carburants		Taxes sur les véhicules + taxes sur les carburants	
	V.P. + V.U. (1)	V.P. + V.U. (1)	V.P. (1)	V.U. (1)	V.P. + V.U. (1)	V.U. (1)
Belgique	4,0	9,3	11,3	21,8	13,3	
Allemagne	3,5	8,3	9,9	25,2	11,8	
France	1,8	14,4	14,9	21,2	16,2	
Italie	2,5	17,8	(2)	(2)	20,3	
Luxembourg	2,4	3,3	4,9	7,9	5,7	
Pays-Bas	3,4	7,3	9,5	16,3	10,7	

(1) V.P. = voitures particulières ;

V.U. = véhicules utilitaires.

(2) Donnée non disponible.

## Parc de véhicules routiers

Types de véhicules :	Belgique :	Allemagne :	France :	Italie :	Luxembourg :	Pays-Bas :	Total C.E.E. :
Voitures particulières et véhicules à usage mixte :	1.492.130 :	10.302.080 :	10.400.000 :	6.432.925 :	65.343 :	1.502.226 :	30.194.704 :
Véhicules utilitaires :	213.346 :	1.296.231 :	2.608.272 :	1.007.097 :	10.720 :	285.904 :	5.421.570 :
dont camions :	172.013 :	915.656 :	2.194.540 :	908.455 :	7.408 :	233.950 :	4.432.022 :
remorques :	7.124 :	209.954 :	256.791 :	49.131 :	1.900 :	18.414 :	543.314 :
tracteurs :	9.143 :	103.762 :	48.000 :	7.940 :	462 :	8.960 :	178.267 :
semi-remorques :	12.405 :	27.581 :	59.172 :	8.852 :	450 :	14.945 :	123.405 :
autobus et autocars :	12.661 :	39.278 :	49.769 :	32.719 :	500 :	9.635 :	144.562 :
Véhicules spéciaux :	3.811 :	154.223 :	204.833 :	.	776 :	8.073 :	.

(1) Donnée 1967

Prix et taxation de l'essence ordinaire  
zones portuaires - janvier 1970

Unité : Unité de compte

	Belgique	Allemagne	France Le Havre : Marseille	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
Prix en vigueur au 1.1.1970 par tonne métrique (hors taxes)	59,62	46,14	61,87	62,13	75,12	69,13
Taxe par tonne métrique						
Taxe intérieure - accise	147,58	132,25	152,09	212,72	135,17	137,43
Taxe sur le chiffre d'affaires - T.V.A.	20,41	19,61 (1)	38,74	12,05	7,37 (1)	24,77 (1)
Taxe de facture	1,49					
Incidence taxe sur pétrole brut	0,14					
Redevance fonds de soutien aux hydrocarbures			5,78			
I.F.P.			0,44			
Total des taxes	169,62	151,86	197,05	224,77	142,54	162,20
Charge fiscale totale pour les transporteurs routiers	169,62	132,25	197,05	224,77	135,17	137,43
Prix de vente à la pompe (par hectolitre)	16,62	14,32	18,72	20,80	15,78	16,73
Densité	0,725	0,723	0,723	0,725	0,725	0,723

(1) T.V.A. récupérable.

Prix et taxation du supercarburant  
zones portuaires - janvier 1970

Unité : Unité de compte

	Belgique	Allemagne	France Le Havre	Marseille	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
Prix en vigueur au 1.1.1970 par tonne métrique (hors taxes)	69,82	67,73	73,30	71,25	77,27	82,77	73,89
Taxe par tonne métrique							
Taxe intérieure - accise	143,23	128,00	154,26	154,26	212,72	131,19	132,48
Taxe sur le chiffre d'affaires - T.V.A.	21,13	21,50 (1)	41,11	41,11	12,71	8,53 (1)	24,73 (1)
Taxe de facture	1,56						
Incidence taxe sur pétrole brut	0,14						
Redevance fonds de soutien aux hydrocarbures			5,59	5,59			
I.F.P.			0,44	0,44			
Total des taxes	166,06	149,50	201,40	201,40	225,43	139,72	157,21
Charge fiscale totale pour les transporteurs routiers	166,06	128,00	201,40	201,40	225,43	131,19	132,48
Prix de vente à la pompe (par hectolitre)	17,62	16,22	20,52	20,37	22,40	16,62	17,33
Densité	0,747	0,747	0,747	0,747	0,747	0,747	0,750

(1) T.V.A. récupérable.

Prix et taxation du gasoil routier  
zones portuaires - janvier 1970

Unité : Unité de compte

	Belgique	Allemagne	France Le Havre	Marseille	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
Prix en vigueur au 1.1.1970 par tonne métrique (hors taxes)	57,97	54,32	50,22	49,55	43,16	59,64	51,62
Taxes par tonne métrique							
Taxe intérieure - accise	51,81	106,13	78,30	78,30	86,40	27,71	14,65
Taxe sur le chiffre d'affaires - T.V.A.	10,712	17,64 (1)	22,71	22,51	13,30	3,49 (1)	2,65 (1)
Taxe de facture	0,80						
Incidence taxe sur pétrole brut	0,14						
Redevance parafiscale perçue au profit de l'Institut du Pétrole			0,43	0,43			
Total des taxes	63,46	123,77	101,44	101,24	99,70	31,20	17,30
Charge fiscale totale pour les transporteurs routiers	63,46	106,13	101,44	101,24	99,70	27,71	14,65
Prix de vente à la pompe (par hectolitre)	10,08	14,78	12,60	12,50	12,00	7,52	5,72
Densité	0,83	0,83	0,831	0,831	0,84	0,83	0,83

(1) T.V.A. récupérable.

Taxes sur les véhicules applicables à quelques types de camions et d'ensembles  
(Situation au 1.6.1969)

Unité : Unité de compte

Types de véhicules		Belgique	Allemagne	France	Italie	Luxembourg	Pays-Bas
<b>Camionnette</b>							
Poids à vide	1.800 kg						
Charge utile	1.900 kg	74,16	109,38	40,52 (1)	42,84	57,60	209,34
Poids total en charge	3.700 kg						
<b>Camion</b>							
Poids à vide	2.500 kg						
Charge utile	3.700 kg	127,50	191,12	40,52 (1)	93,24	84,80	282,84
Poids total en charge	6.200 kg						
<b>Camion</b>							
Poids à vide	5.000 kg						
Charge utile	8.100 kg	346,00	491,26	40,52 (1)	181,44	180,80	581,68
Poids total en charge	13.100 kg						
<b>Camion</b>							
Poids à vide	7.500 kg						
Charge utile	10.800 kg	519,00	773,76	304,50 (1)	231,84	284,80	939,30
Poids total en charge	18.300 kg						
<b>Train routier</b>							
Poids à vide	8.000 kg						
Charge utile	14.000 kg	520,00	781,26	40,52 (2)	305,42	269,00	875,62
Poids total en charge	22.000 kg						
<b>Ensemble articulé</b>							
Poids à vide	10.000 kg						
Charge utile	18.000 kg	692,00	929,76	495,32 (3)	369,18	349,00	1.125,46
Poids total en charge	28.000 kg						
<b>Train routier</b>							
Poids à vide	10.000 kg						
Charge utile	18.000 kg	692,00	1.062,50	40,52 (2)	388,08	344,00	1.130,36
Poids total en charge	28.000 kg						
<b>Ensemble articulé</b>							
Poids à vide	12.000 kg						
Charge utile	20.000 kg	830,40	1.114,54	1.421,00 (3)	369,18	424,00	1.399,80
Poids total en charge	32.000 kg			162,40 (4)			
<b>Train routier</b>							
Poids à vide	11.100 kg						
Charge utile	20.900 kg	768,12	1.273,76	142,10 (2)	493,92	389,00	1.282,22
Poids total en charge	32.000 kg						
<b>Ensemble articulé</b>							
Poids à vide	13.000 kg						
Charge utile	22.000 kg	899,60	1.269,38	604,94 (4)	379,26	454,00	1.541,88
Poids total en charge	35.000 kg			162,40 (5)			
<b>Train routier</b>							
Poids à vide	13.000 kg						
Charge utile	22.000 kg	899,60	1.442,50	406,00 (2)	493,92	459,00	1.551,68
Poids total en charge	35.000 kg						

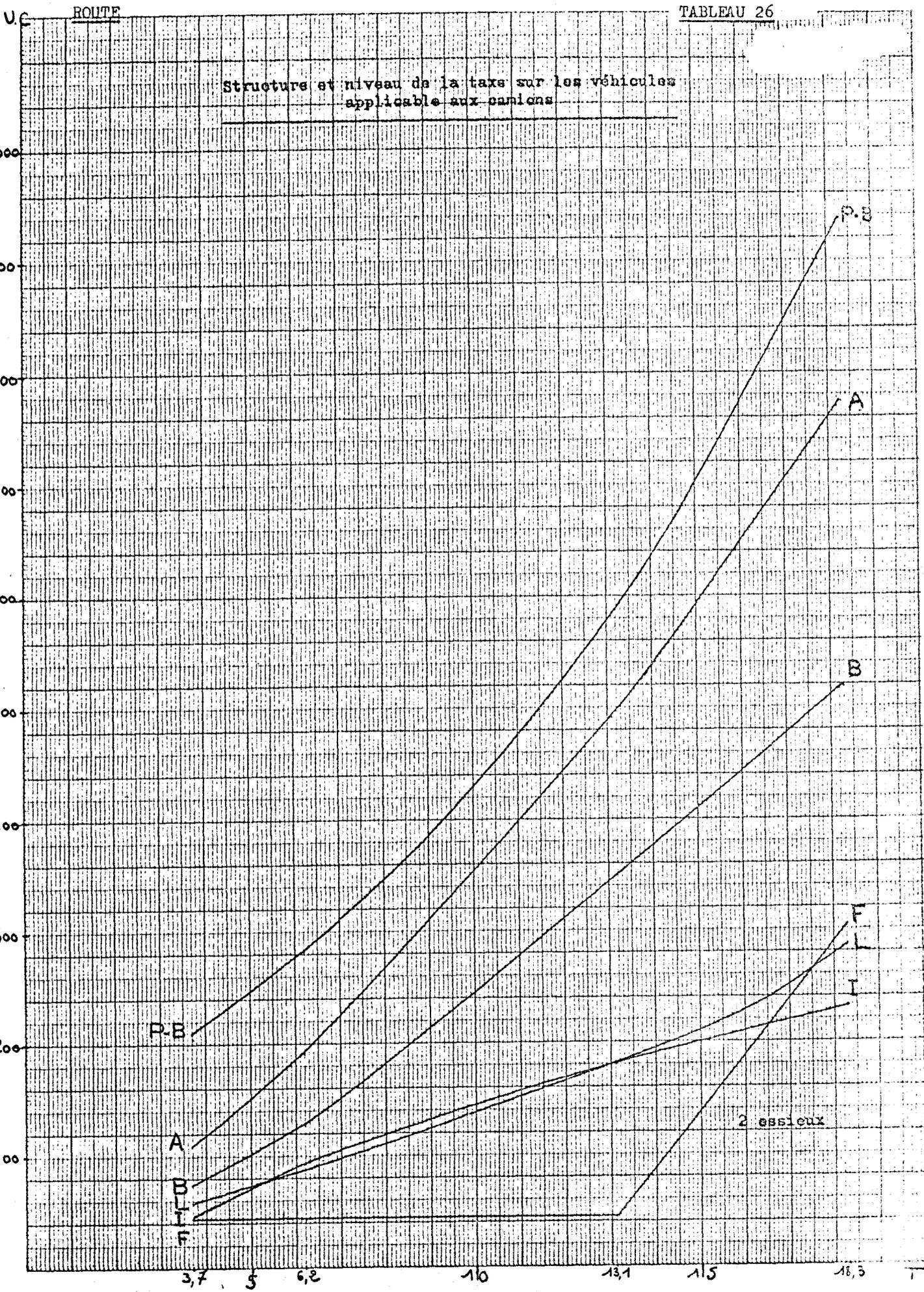
(1) Camion à 2 essieux.

(2) Ensemble composé d'une remorque à 2 essieux attelée à un camion à 2 essieux.

(3) Ensemble composé d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à 1 tracteur à 2 essieux.

(4) Ensemble composé d'une semi-remorque à 1 essieu attelée à 1 tracteur à 3 essieux.

(5) Ensemble composé d'une semi-remorque à 2 essieux attelée à un tracteur à 2 essieux.



ROUTE

TABLEAU 27

Charge fiscale devant deux types de véhicules en fonction du parcours annuel  
(Situation au 1.6.1969)

I. Camion isolé : Poids à vide 2.500 kg Consommation carburant : 22 l/100 km  
Charge utile 3.700 kg  
Poids total 6.200 kg

Unité : Unité de compte

P A Y S	Parcours annuel km	Consommation annuelle caroil (en l)	Taxe sur les véhicules	Accise sur le caroil	Charge fiscale totale	Taxe sur les	Accises sur
						véhicules	le caroil
BELGIQUE	30.000	6.600	127,50	283,80	411,30	31,0	69,0
	50.000	11.000	127,50	473,00	600,50	21,2	78,8
	60.000	13.200	127,50	567,60	695,10	18,3	81,7
ALLEMAGNE	30.000	6.600	191,12	531,24	722,36	26,5	73,5
	50.000	11.000	191,12	885,52	1.076,64	17,8	82,2
	60.000	13.200	191,12	1.062,62	1.253,74	15,2	84,8
FRANCE	30.000	6.600	40,52	449,34	489,86	8,3	91,7
	50.000	11.000	40,52	748,90	789,42	5,1	94,9
	60.000	13.200	40,52	898,68	939,20	4,3	95,7
ITALIE	30.000	6.600	93,24	479,00	572,24	16,3	83,7
	50.000	11.000	93,24	798,34	891,58	10,5	89,5
	60.000	13.200	93,24	958,00	1.051,24	8,9	91,1
LUXEMBOURG	30.000	6.600	84,80	151,80	236,60	35,8	64,2
	50.000	11.000	84,80	253,00	337,80	25,1	74,9
	60.000	13.200	84,80	303,60	388,40	21,8	78,2
PAYS-BAS	30.000	6.600	282,84	80,16	363,00	77,9	22,1
	50.000	11.000	282,84	133,58	416,42	67,9	32,1
	60.000	13.200	282,84	160,30	443,14	63,8	36,2
II. <u>Ensemble articulé</u>			Poids à vide 13.000 kg	Consommation carburant : 46 l/100 km			
			Charge utile 22.000 kg				
			Poids total 35.000 kg				
BELGIQUE	80.000	36.800	899,60	1.582,40	2.482,00	36,2	63,8
	100.000	46.000	899,60	1.978,00	2.877,60	31,3	68,7
	120.000	55.200	899,60	2.373,60	3.273,20	27,5	72,5
ALLEMAGNE	80.000	36.800	1.269,38	2.962,50	4.231,88	30,0	70,0
	100.000	46.000	1.269,38	3.703,12	4.972,50	25,5	74,5
	120.000	55.200	1.269,38	4.443,74	5.713,12	22,2	77,8
FRANCE	80.000	36.800	604,94	2.505,42	3.110,36	19,4	80,6
	100.000	46.000	604,94	3.131,78	3.736,72	16,2	83,8
	120.000	55.200	604,94	3.758,14	4.363,08	13,9	86,1
ITALIE	80.000	36.800	379,26	2.670,80	3.050,06	12,4	87,6
	100.000	46.000	379,26	3.338,50	3.717,76	10,2	89,8
	120.000	55.200	379,26	4.006,20	4.385,46	8,6	91,4
LUXEMBOURG	80.000	36.800	454,00	846,40	1.300,40	34,9	65,1
	100.000	46.000	454,00	1.058,00	1.512,00	30,0	70,0
	120.000	55.200	454,00	1.269,60	1.723,60	26,3	73,7
PAYS-BAS	80.000	36.800	1.541,88	446,90	1.988,78	77,5	22,5
	100.000	46.000	1.541,88	558,62	2.100,50	73,4	26,6
	120.000	55.200	1.541,88	670,34	2.212,22	69,7	30,3