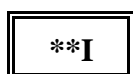


4 juillet 1997

A4-0243/97



RAPPORT

sur la proposition de directive du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour
l'utilisation de certaines infrastructures
(COM(96) 0331 - C4-0027/97 - 96/0182(SYN))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: M. Georg Jarzembowski

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
Page réglementaire	3
A. PROPOSITION LÉGISLATIVE	4
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE	14
B. EXPOSÉ DES MOTIFS	15
Avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs	21

Par lettre du 28 janvier 1997, le Conseil a consulté le Parlement européen, conformément aux articles 75 et 189 C du traité CE, sur la proposition de la Commission concernant une directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Au cours de la séance du 29 janvier 1997, le Président du Parlement européen a annoncé qu'il avait renvoyé cette proposition, pour examen au fond, à la commission des transports et du tourisme et, pour avis, à la commission économique, monétaire et de la politique industrielle ainsi qu'à la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs.

Au cours de sa réunion du 24 juillet 1996, la commission des transports et du tourisme a nommé M. Jarzembowski rapporteur.

Au cours de ses réunions des 29 octobre 1996, 20 janvier, 18 mars, 20 mai et 3 juillet 1997, la commission des transports et du tourisme a examiné le projet de la Commission ainsi que le projet de rapport.

Au cours de cette dernière réunion, elle a adopté le projet de proposition de résolution législative par 30 voix contre une et une abstention.

Ont participé au vote les députés Lüttge, président; Jarzembowski, rapporteur; Balfe (suppléant M. Baldarelli), Camisón Asensio, Castricum, Cornelissen, Cunningham (suppléant M. Simpson), Donnay, Ferber (suppléant M. Ferri), González Triviño, Grosch, Koch, Langenhagen, Le Rachinel, Linser, McIntosh, Megahy, Morris (suppléant M. Aparicio Sánchez), Paasio (suppléant M. Klironomos), Piecyk, Rehder (suppléant M. Schlechter), Santini (suppléant M. Danesin), Sarlis, Schierhuber (suppléant M. Sisó Cruellas), Schmidbauer, Seal, Sindal, Stenmarck, Stockmann (suppléant M. Swoboda), van Dijk, van der Waal et Watts.

L'avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs est joint au présent rapport.

Au cours de sa réunion du 26 février 1997, la commission économique, monétaire et de la politique industrielle a décidé de ne pas émettre d'avis.

Le rapport a été déposé le 4 juillet 1997.

Le délai de dépôt des amendements sera indiqué dans le projet d'ordre du jour de la période de session au cours de laquelle le rapport sera examiné.

A.
PROPOSITION LÉGISLATIVE

Proposition de directive du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (COM(96) 0331 - C4-0027/97 - 96/0182(SYN))

Cette proposition est approuvée avec les modifications suivantes:

Texte proposé par la Commission⁽¹⁾

Modifications apportées par le Parlement

(Amendement 1)

Nouveau considérant 2 bis (nouveau)

considérant que, dans sa résolution du 30 janvier 1997 sur l'internalisation des coûts externes des transports (rapport du député Schmidbauer), le Parlement européen reconnaît le principe de l'imputation des coûts externes. Dans cette résolution, la Commission est en outre conviée à déterminer d'urgence les coûts externes des différents modes de transport, afin de permettre leur imputation simultanément pour tous les modes de transport. La Commission est priée de présenter une proposition correspondante dans les douze mois. Dans ces conditions, cet acte juridique ne peut, dans un premier temps, établir de différenciation marquée suivant la détérioration des voies routières et la pollution par les véhicules que dans le cadre des réglementations relatives aux droits d'usage, ainsi que cela ressort de l'annexe III;

(Amendement 2)

Considérant 3

⁽¹⁾ JO C 59 du 26.2.1997, p. 9.

3. considérant que les États membres doivent assurer le fonctionnement du marché intérieur et éviter les entraves à la libre circulation des biens ou des services à l'intérieur de la Communauté; que le bon fonctionnement du marché intérieur des transports exige de réduire les différences observées entre les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence dans le secteur des transports routiers de marchandises du fait d'écart injustifiables entre les niveaux des redevances liées aux transports, y compris les taxes et autres prélèvements applicables; que les taxes sur les véhicules et les taux des droits d'usage doivent donc être fixés dans les limites d'un niveau maximal et d'un niveau minimal;

3. considérant que les États membres doivent assurer le fonctionnement du marché intérieur et éviter les entraves à la libre circulation des biens ou des services à l'intérieur de la Communauté; que le bon fonctionnement du marché intérieur des transports exige d'harmoniser les différences observées entre les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence dans le secteur des transports routiers de marchandises du fait d'écart injustifiables entre les niveaux des redevances liées aux transports, y compris les taxes et autres prélèvements applicables; que les taxes sur les véhicules ne doivent pas être inférieures à certain taux minimaux et que les taux des droits d'usage doivent donc être fixés dans les limites d'un niveau maximal et d'un niveau minimal;

(Amendement 3)

3ème visa bis (nouveau)

vu la convention sur la protection des Alpes (convention alpine).

(Amendement 4)

Considérant 4 bis (nouveau)

4 bis. considérant également qu'il convient d'envisager une redistribution massive des modalités de transport et surtout une nouvelle programmation détaillée pour le transport de marchandises par route;

(Amendement 5)

Considérant 9

9. considérant que les taux minimaux pour les taxes sur les véhicules ne doivent pas s'appliquer dans les États membres où existe un régime de droits d'usage;

Supprimé

(Amendement 6)

Considéran~~t~~s 11 et 12

11. considérant que certains transports nationaux locaux, qui ont une faible incidence sur le marché des transports de la Communauté, sont actuellement soumis à des taux réduits de la taxe sur les véhicules; qu'il y a lieu, pour assurer une transition harmonieuse, d'autoriser les États membres à prévoir des dérogations temporaires aux taux minimaux;

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

considéran~~t~~s 11 et 12 amalgamés comme suit:

considérant que certains transports nationaux locaux, qui ont une faible incidence sur le marché des transports de la Communauté, sont actuellement soumis à des taux réduits de la taxe sur les véhicules; qu'il y a lieu (18 mots supprimés) d'autoriser les États membres à appliquer des taux réduits ou des exonérations des taxes sur les véhicules pour des véhicules dont l'utilisation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions sur le marché des transports de la Communauté;

(Amendement 7)

Quatorzième considérant

14. considérant que les itinéraires sensibles doivent être définis par la Commission selon une procédure prévoyant un comité consultatif composé de représentants des États membres; qu'un itinéraire ne peut être qualifié de sensible qu'à la condition que d'autres modes de transport offrent un service adéquat;

14. considérant que la définition des "itinéraires sensibles" ou "zones sensibles" devrait être examinée par la Commission dans le cadre d'une procédure spéciale à laquelle seraient associés des représentants des États membres et des régions concernées, et estimant que devrait être prise en compte l'existence d'une offre de services de transport de qualité adéquate par d'autres modes de transport tels que les chemins de fer et les transports combinés. Le résultat de cet examen est à inclure dans la proposition de la Commission conformément au nouveau considérant 2a.

(Amendement 8)

Considérant 16

16. considérant que les taux des droits d'usage doivent être fixés en fonction de la durée d'utilisation de l'infrastructure concernée et doivent se rapprocher autant que possible des coûts réels entraînés par les véhicules routiers; qu'il convient à court terme d'introduire à cette fin une différenciation limitée des taux en fonction des dommages causés à l'infrastructure et à l'environnement;

16. considérant que les taux des droits d'usage doivent être fixés en fonction de la durée d'utilisation de l'infrastructure concernée et doivent se rapprocher autant que possible des coûts réels entraînés par les véhicules routiers; qu'il convient à court terme d'introduire à cette fin une différenciation (1 mot supprimé) des taux en fonction des dommages causés à l'infrastructure et à l'environnement;

(Amendement 9)

Considérant 17

17 considérant qu'afin de garantir une application homogène des droits d'usage et des péages, il convient de fixer certaines règles pour en déterminer les conditions d'application, telles que les caractéristiques des infrastructures auxquelles ces droits d'usage et péages sont applicables, les éléments de l'infrastructure et des coûts externes que les taux peuvent couvrir, ainsi que les niveaux maximaux et minimaux de certains taux; que les taux de péages peuvent également être fixés en tenant compte d'un taux de rendement du capital investi correspondant au rendement possible d'investissements similaires;

17 considérant qu'afin de garantir une application homogène des droits d'usage et des péages, il y a lieu de fixer certaines règles pour en déterminer les conditions d'application, telles que les caractéristiques des infrastructures auxquelles ces droits d'usage et péages sont applicables ainsi que les éléments de l'infrastructure; que les taux de péages peuvent également être fixés en tenant compte d'un taux de rendement du capital investi correspondant au rendement possible d'investissements similaires;

(Amendement 10)

18ème considérant

18. considérant que deux ou plusieurs États membres devraient être autorisés à coopérer en vue d'introduire un système commun de droits d'usage, sous réserve du respect de certaines conditions supplémentaires;

18. considérant que le principe de territorialité devrait être appliqué; que deux ou plusieurs États membres devraient être autorisés à coopérer en vue d'introduire un système commun de droits d'usage, sous réserve du respect de certaines conditions supplémentaires;

(Amendement 11)

Article 6, paragraphe 1, premier alinéa

1. Quelle que soit la structure des taxes visées à l'article 3, les États membres fixent les taux de ces taxes de façon à ce que, pour chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicule décrites à l'annexe I, les taux des taxes ne soient ni inférieurs aux taux minimaux, ni supérieurs aux taux maximaux établis à ladite annexe.

1. Quelle que soit la structure des taxes visées à l'article 3, les États membres fixent les taux de ces taxes de façon à ce que, pour chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicule décrites à l'annexe I, les taux des taxes ne soient pas inférieurs aux taux minimaux établis à ladite annexe.

(Amendement 12)

Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa

Les États membres peuvent toutefois prélever des taxes sur les véhicules inférieures à ces taux minimaux pour autant qu'ils appliquent un système de droits d'usage conformément à la présente directive.

Supprimé

(Amendement 13)

Article 6, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. Les taux minimaux et les taux des taxes effectivement établis seront révisés au 1er janvier 2001 et ultérieurement, tous les deux ans. En vue d'une harmonisation en profondeur et d'un abaissement ou d'une suppression des taxes automobiles, la Commission proposera les adaptations nécessaires, que le Conseil adoptera selon les procédures prévues par le traité CE.

(Amendement 14)

Article 7, paragraphe 2, 1er alinéa

2. Les péages et droits d'usage ne sont perçus que pour l'utilisation de ponts, de tunnels, de routes de cols de montagne, d'itinéraires sensibles et d'autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes.

2. Les péages et droits d'usage ne sont perçus que pour l'utilisation de ponts, de tunnels, de routes de cols de montagne et d'autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes. Il peut être renoncé à la perception de droits d'usage sur les autoroutes urbaines.

(Amendement 15)

Article 7, paragraphe 2, alinéa 1 bis (nouveau)

1 bis. Les droits d'usage sont réduits de 50% pour les véhicules enregistrés dans des régions périphériques.

(Amendement 16)

Article 7, paragraphe 6, premier alinéa

6. À partir du 1er janvier 1998, les droits d'usage pour toutes les catégories de véhicules, incluant les frais administratifs, sont fixés par l'État membre concerné à un niveau situé entre 50 % et 100 % des taux maximaux fixés à l'annexe III pour les différentes catégories de véhicules citées aux annexes II et III.

6. À partir du 1er janvier 1998, les droits d'usage pour toutes les catégories de véhicules, incluant les frais administratifs, sont fixés par l'État membre concerné à un niveau situé entre 50 % et 100 % des taux maximaux fixés à l'annexe III.

(Amendement 17)

Article 7, paragraphe 8

8. Les taux des péages sont fixés de façon à ce que les recettes qu'ils génèrent n'excèdent pas les coûts de construction, d'exploitation et de développement des infrastructures pour lesquelles ils sont perçus, plus un taux de rendement correspondant au rendement possible de projets d'investissements similaires. En outre, les États membres peuvent également imputer un élément des coûts externes à un niveau reflétant les coûts externes correspondants, à concurrence de 0,03 écu par kilomètre.

8. Les taux de péages sont fixés de façon à ce que les recettes qu'ils génèrent n'excèdent pas les coûts de construction, d'exploitation et de développement des infrastructures pour lesquelles ils sont perçus, plus un taux de rendement correspondant au rendement possible de projets d'investissement similaires. S'agissant du cas particulier posé par l'autoroute du Brenner, conformément à la procédure prévue par le traité CE, le Conseil peut autoriser l'État membre concerné à imputer un élément de coût contribuant à assurer et à maintenir une répartition durable du trafic dans la région alpine. À cet égard, il convient de tenir compte du principe énoncé dans la première phrase.

(Amendement 18)

Article 7, paragraphe 9

9. Selon la procédure prévue à l'article 10, les États membres peuvent être autorisés à imposer sur les itinéraires sensibles des coûts externes supérieurs au niveau prévu au paragraphe 8 sur présentation des justifications prévues à l'article 9 paragraphe 1. Cette partie des coûts externes ne dépasse en aucun cas 0,5 écu par kilomètre.

Supprimé

Sur les itinéraires sensibles sans péage, les États membres peuvent conformément à la procédure prévue à l'article 10 imposer une taxe journalière spécifique pour les coûts externes, justifiée conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 1, à concurrence d'un taux journalier de 15 écus.

Supprimé

(Amendement 19)

Article 7, paragraphe 10

10. Les itinéraires sensibles visés aux paragraphes 3 et 9 sont déterminés conformément à la procédure fixée à l'article 10 et conformément au critère prévu à l'article 9 paragraphe 2.

Supprimé

(Amendement 20)

Article 8, paragraphe 2, alinéa a)

a) les taux du droit d'usage commun sont fixés par les États membres participants à des niveaux qui ne sont ni supérieurs aux taux maximaux ni inférieurs aux taux minimaux indiqués à l'article 7 paragraphes 6, 7 et 9;

a) les taux du droit d'usage commun sont fixés par les États membres participants à des niveaux qui ne sont ni supérieurs aux taux maximaux ni inférieurs aux taux minimaux indiqués à l'article 7 paragraphes 6 et 7;

(Amendement 21)

Article 9

1.. Pour déterminer les itinéraires sensibles et définir les droits qui s'y rattachent conformément à la procédure visée à l'article 10, les États membres fournissent à la Commission toutes les données utiles ainsi que les motifs justifiant les droits proposés. Cette justification décrit la méthode et le calcul pour fixer les taux, les mesures prises pour réduire les coûts externes en cause entraînés par tous les usagers de la route dans la zone concernée, ainsi que les mesures prises pour lutter contre la pollution atmosphérique de toute origine dans la zone concernée.

Supprimé

2. Les critères applicables pour déterminer les itinéraires sensibles sont, le cas échéant, les critères utilisés pour évaluer si une autoroute est encombrée et/ou si la circulation sur ces routes est en grande partie responsable de la qualité insuffisante de l'air et/ou de la pollution sonore dans les alentours, notamment dans les zones et agglomérations au sens de l'article 2 de la directive concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. Il faut en outre respecter les conditions supplémentaires selon lesquelles d'autres modes de transport dans la région doivent offrir des services de la qualité requise, les transporteurs agréés ayant notamment accès aux infrastructures librement et sans discrimination, et selon lesquelles il doit exister des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique de toute origine dans la zone concernée.

Supprimé

(Amendement 22)

Article 10, paragraphe 1

1. Pour l'application des article 6, paragraphe 4, et 7, paragraphes 9 et 10, la Commission est assistée par le comité consultatif institué au titre de la décision 65/270/CEE du Conseil du 13 mai 1965 et présidé par le représentant de la Commission.

1. Pour l'application de l'article 6, paragraphe 4, la Commission est assistée par le comité consultatif institué au titre de la décision 65/270/CEE du Conseil du 13 mai 1965 et présidé par le représentant de la Commission.

(Amendement 23)

Article 13, paragraphe 1, 2e alinéa

Afin de permettre à la Commission d'établir ce rapport, les États membres lui adressent, au plus tard le 1er juin 1999, les informations nécessaires.

Afin de permettre à la Commission d'établir ce rapport, les États membres lui adressent, au plus tard le 1er juin 1999, les informations nécessaires. Ces informations auront également trait au niveau de couverture des frais occasionnés par les transports routiers, par catégorie de véhicule et par catégorie de route.

(Amendement 24)

ANNEXE I

L'annexe I est intégralement supprimée et remplacée par les tableaux suivants

ANNEXE I

Taxe minimale sur les véhicules (en écus/an)

	☆□*▲ ▼□▼● *■ *□*□* *◆▼□□*▲é *■ ▼□■*▲□	*é*◆*●*▲*■*□*◆*□			◆◆□□☆*▼☆☆	
		★□○*□* *□*▲▲* ◆	*◆▲□*■*▲*□■ □■*◆○*▼*□◆ *	☆◆▼□*▲ ▲▲▼è○*▲* ▲◆▲□*■*▲*□■	*◆▲□*■*▲*□ ■ □■*◆○*▼*□ ◆*	☆◆▼□*▲ ▲▲▼è○*▲* ▲◆▲□*■*▲*□■
			↗↘	↗↘	↗✓	↗✓
↗↘	** ↗↘ à ↗↘ ** ↗↘ à ↗↘	↗↘ ✓ ↗↘	↗↗↘	✓✓X	↗XX	↗XX
↗↘	** ↗↘ à ↗↘	✓ ↗↘	✓X↗	X✓X	↗+↗	✓✓↗
↗✓	** ↗↘ à ↗↘	↗↗	↗XX	✓↗X	↗✓↗	↗✓X
↗✓	** ↗↘ à ↗↘	↗↗	✓✓X	✓XX	↗XX	✓X↗
↗X	** ✓↗ à ↗X ** ✓X à ↗↗	↗↗ ↗↗	X↗X	X↗↗	✓↗↗	XX↗
↗X	** ✓X à ↗↗	✓ ↗↗				

(Amendement 25)

ANNEXE II

L'annexe II est supprimée

(Amendement 26)

L'ensemble de l'annexe III est supprimé et remplacé par les tableaux suivants:

ANNEXE III

Taux annuel maximum pour les droits d'usage (en écus/an)

Catégorie de véhicule	2,3 ou 6 essieux	4 ou 5 essieux
Véhicules non-euro	2.000	2.500
Euro I	1.500	2.000
Euro II et supérieur	1.000	1.500

Résolution législative portant avis du Parlement européen sur la proposition de directive du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (COM(96) 0331 - C4-0027/97 - 96/0182 (SYN))

(Procédure de coopération: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Conseil (COM(96) 0331 - 96/0182(SYN))⁽¹⁾,
 - consulté par le Conseil conformément aux articles 75 et 189 C du traité CE (C4-0027/97),
 - vu l'article 58 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs (A4-0243/97),
1. approuve, sous réserve des modifications qu'il y a apportées, la proposition de la Commission;
 2. invite la Commission à modifier en conséquence sa proposition, conformément à l'article 189 A, paragraphe 2, du traité CE;
 3. invite le Conseil à inclure, dans la position commune qu'il arrêtera conformément à l'article 189 C, point a), du traité CE, les modifications adoptées par le Parlement;
 4. demande l'ouverture de la procédure de concertation au cas où le Conseil entendrait s'écarter du texte approuvé par le Parlement;
 5. demande à être à nouveau consulté au cas où le Conseil entendrait apporter des modifications substantielles à la proposition de la Commission;
 6. charge son Président de transmettre le présent avis au Conseil et à la Commission.

⁽¹⁾ JO C 59 du 26.2.1997, p. 9.

B.

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. Généralités

La directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport des marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 279/32 du 12 novembre 1993) a été annulée le 5 juillet 1995 par arrêt de la Cour de justice, pour participation insuffisante du Parlement européen au processus législatif. Pour des motifs de sécurité juridique, la Cour de justice a toutefois maintenu la portée effective de la directive jusqu'à ce que le Conseil adopte un nouveau texte législatif élaboré selon les procédures prévues par les traités. La proposition de directive actuellement déposée par la Commission visait donc à donner une nouvelle base juridique à l'imposition des poids lourds et au prélèvement des péages et droits d'usage.

Pour l'essentiel, le contenu de la directive 93/89/CEE abrogée par la Cour de justice était le suivant:

- taux minimaux (réduits) pour la taxation des véhicules lourds;
- possibilité pour les États membres de conserver ou d'introduire des péages autoroutiers basés sur la distance parcourue, dont le niveau est fonction du coût de la construction, de la gestion et du développement ultérieur du réseau routier concerné;
- possibilité alternative pour les États membres d'introduire des droits d'usage pour une durée donnée, droits d'usage dont le niveau ne peut dépasser 1 250 écus par année.

La proposition de directive actuellement à l'examen va nettement au-delà de la directive initiale et prévoit essentiellement les dispositions ci-après:

- fixation de taux minimaux et maximaux pour les prélèvements applicables aux véhicules;
- un État peut prélever sur les véhicules des taux inférieurs aux taux minimaux, pour autant qu'il applique un système de droits d'usage conforme aux dispositions de la présente directive;
- à l'avenir, les droits d'usage appliqués pour une durée donnée devraient être prélevés en tenant compte de la catégorie de dégradation routière à laquelle ressortit un véhicule lourd (12 tonnes au moins de poids total admissible) et dont les émissions polluantes se situent dans une fourchette variant entre 750 et 2 000 écus au maximum par année;

- les droits de péage doivent pouvoir être majorés d'un élément servant à couvrir les coûts externes, et ceci, de plus en plus, sur les itinéraires qualifiés de "sensibles";

II. Justification des amendements

1. S'agissant des prélèvements sur les véhicules

Le système proposé par la Commission pour les taux de prélèvement applicables aux véhicules est trop compliqué et doit donc être simplifié. Il conviendrait en outre de renoncer aux taux maximaux pour parvenir à un accord avec le Conseil. Raison pour laquelle ont été déposés les amendements 2, 11 et 24.

Les taux minimaux devraient toutefois être conçus de manière à prendre en compte la dégradation des routes et les émissions polluantes provoquées par les véhicules et inciter simultanément à l'achat de véhicules respectueux de l'environnement. (voir à ce propos le paragraphe 18 de la résolution du Parlement européen du 30 janvier 1997 sur l'internalisation des coûts externes dans le domaine des transports). Le nouveau système proposé pour les prélèvements applicables aux véhicules prévoit donc que les taux minimaux pour les véhicules Euro I et Euro II devraient représenter quelque 80 % des taux minimaux applicables aux véhicules non Euro. Raison pour laquelle l'amendement 24 a également été déposé.

En outre, l'instauration d'un taux inférieur aux taux minimaux pour les taxes sur les véhicules (en cas de perception de droits d'usage), dans l'intérêt d'une harmonisation aussi approfondie que possible des conditions de concurrence dans l'Union, est exclue. Voir les amendements 5 et 12.

Enfin, il est inclus une clause de révision qui devrait prévoir que les taux minimaux seront reconsidérés ou abrogés en l'an 2001 - parallèlement à la révision des taux maximaux applicables aux droits d'usage des routes. Voir à ce propos l'amendement 13.

2. S'agissant des droits de péage et d'usage

Le système proposé par la Commission pour les droits d'usage est également simplifié dans l'intérêt de sa mise en pratique. La nouvelle proposition tient toutefois compte de la dégradation des routes et des émissions polluantes engendrées par les véhicules (voir, à ce propos, le paragraphe 22 de la résolution précitée). Le nouveau système de taux maximaux annuels prévoit en outre une augmentation appropriée de ces taux après cinq années. Pour l'utilisation des autoroutes urbaines, une réglementation limpide a été introduite. (Voir les amendements 14, 16, 24 et 25).

La reprise dans les péages d'un élément destiné à couvrir les coûts externes est rejetée pour l'instant, étant donné que le Livre blanc sur l'internalisation des coûts externes des transports, que la Commission doit encore élaborer, et que l'étude approfondie sur la justification des coûts externes des transports réclamée par le Parlement sont encore en attente (à ce propos, voir en particulier les paragraphes 1, 3, 10, 25 et 26 de la résolution précitée). La Commission est conviée à présenter, dans un délai de 12 mois, le rapport demandé relatif aux coûts externes pour tous les modes de transport et aux conséquences en découlant. Voir les amendements 1, 9, 17 et 18.

L'introduction du concept d'"itinéraires sensibles" ou de "zones sensibles" et le relèvement des péages y relatifs prévu par la Commission n'entrent pas actuellement en ligne de compte, étant donné que les réglementations spécifiques définissant les couloirs particulièrement pollués font encore défaut. Au surplus, les "itinéraires sensibles" ou "zones sensibles" devraient être déterminés par le droit communautaire même (voir à ce propos le paragraphe 23 de la résolution précitée). La Commission est invitée à clarifier ces questions dans le cadre du rapport requis, mentionné au paragraphe précédent. Pour le cas particulier posé par l'autoroute du Brenner, la possibilité d'une réglementation particulière est proposée, réglementation adaptée à la spécificité de la région alpine. Voir les amendements 7, 14, 18, 19, 20, 21 et 22.

AVIS

(article 147 du règlement)

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (COM(96)0331 - C4-0027/97 - 96/0182(SYN) (rapport de M. Jarzembowski)

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs

Rapporteur pour avis: M. Gianni Tamino

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 17 décembre 1996, la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs a nommé M. Tamino rapporteur pour avis.

Au cours de ses réunions des 16 avril et 21 mai 1997, elle a examiné le projet d'avis.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté les conclusions ci-après par 18 voix contre 5.

Ont participé au vote les députés Dybkjaer (suppléant M. le président), Lannoye, vice-président; Tamino, rapporteur pour avis; Blokland, Breyer, Correia (suppléant M. Apolinário), Flemming, Graenitz, Grossetête, Hautala (suppléant Mme McKenna), Hulthén, Jackson, Jensen, Kuhn, Lange (suppléant M. Bowe), Needle, Pollack, Riis-Jørgensen (suppléant M. Eisma), Roth-Behrendt, Schleicher, Virgin, White et Whitehead.

1. Introduction

Cette proposition de directive est destinée à remplacer la directive 93/89/CEE (dite directive "Eurovignette"), qui a été annulée par la Cour de Justice des Communautés européennes le 5 juillet 1995⁽¹⁾ en raison d'irrégularités de procédure. Pour éviter un vide juridique, les effets de la directive devaient être maintenus jusqu'à l'adoption d'un nouveau texte législatif communautaire en l'espèce.

⁽¹⁾ Affaire C-21/94, Parlement c/ Conseil.

2. Contenu de la proposition de la Commission

Le document de la Commission constitue le premier résultat concret de certaines des idées exposées dans le Livre Vert "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports"⁽¹⁾. Cette proposition vise à assurer une meilleure corrélation entre les droits d'usage des infrastructures routières, leur taux d'utilisation et le type de véhicules utilisés. La Commission entend atteindre cet objectif par une plus grande différenciation entre les taxes sur les véhicules et les droit d'usage.

Les principales caractéristiques de la directive sont les suivantes:

- introduction d'une plus grande différenciation entre les taux de taxes annuelles sur les véhicules et les droits d'usage, pour certaines catégories de véhicules, en fonction des coûts encourus;
- modifications des dispositions régissant les taxes sur les véhicules, les droits d'usage et les péages, l'accent étant davantage mis sur l'**utilisation** et, partant, sur l'introduction du principe de territorialité dans l'imputation des coûts d'utilisation des infrastructures routières;
- poursuite de l'harmonisation communautaire des structures et des taux des taxes et des droits sur les véhicules;
- introduction de la possibilité d'un élément de coût externe dans la formation des péages et des droits d'usage;
- introduction du concept d'itinéraires sensibles permettant l'application d'un élément de coût externe plus important;
- prescriptions particulières pour les droits d'usage pour des courtes durées, destinées à encourager le passage à l'imputation des coûts marginaux.

3. Conclusions

⁽¹⁾ COM(95) 691 final.

- . La proposition de directive à l'examen marque une étape vers une taxation plus efficace et plus précise des poids lourds dans l'Union européenne et facilitera l'application du principe de territorialité.
- . La directive devrait se référer aux quatre sources principales de coûts externes découlant des transports, telles qu'énoncées dans le Livre Vert "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports", à savoir la congestion du trafic, la pollution aérienne, la pollution sonore et les **accidents**.
- . Il conviendrait que la directive, s'agissant des zones sensibles, fasse référence à la Convention alpine et aux conditions particulières attachées à la zone alpine.
- . La notion d'"itinéraires sensibles" devrait être amplifiée en notion de "zones sensibles", de telle sorte que le trafic s'écoulant sur les itinéraires définis comme "sensibles" n'aille pas emprunter des routes plus endommageables et moins sûres dans la zone concernée; ainsi, la totalité de la région des Alpes constituerait une zone sensible.
- . Les représentants régionaux des zones concernées ont une contribution importante à apporter au processus de définition des itinéraires et des zones sensibles. Par ailleurs, le taux des péages routiers devrait tenir compte des dommages subis par les régions concernées et des retours fiscaux issus des péages routiers pour ces régions.
- . La directive devrait également prévoir la possibilité d'une différenciation des tarifs d'utilisation des infrastructures, en fonction de la **période** où elles sont utilisées et des frais supplémentaires que cela suppose (nuit et heures de pointe, par exemple).
- . Il serait préférable que la directive ne fixe que des niveaux minimaux (et non pas maximaux) pour les droits, afin de permettre aux États membres d'amortir l'ensemble des coûts du transport routier. De même, le principe de territorialité doit s'appliquer de façon non discriminatoire, sans tenir compte des frontières.

(Amendement 1)
3ème visa bis (nouveau)

vu la convention sur la protection des Alpes
(convention alpine).

(Amendement 2)
3ème considérant

3. considérant que les États membres doivent assurer le fonctionnement du marché intérieur et éviter les entraves à la libre circulation des biens ou des services à l'intérieur de la Communauté; que le bon fonctionnement du marché intérieur des transports exige de réduire les différences observées entre les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence dans le secteur des transports routiers de marchandises du fait d'écart injustifiables entre les niveaux des redevances liées aux transports, y compris les taxes et autres prélèvements applicables; que les taxes sur les véhicules et les taux des droits d'usage doivent donc être fixés dans les limites d'un niveau maximal et d'un niveau minimal;

3. considérant que les États membres doivent assurer le fonctionnement du marché intérieur et éviter les entraves à la libre circulation des biens ou des services à l'intérieur de la Communauté; que le bon fonctionnement du marché intérieur des transports exige d'harmoniser les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence dans le secteur des transports routiers de marchandises du fait d'écart injustifiables entre les niveaux des redevances liées aux transports, y compris les taxes et autres prélèvements applicables, et entre les conditions sociales pour les chauffeurs routiers; que les taxes sur les véhicules et les taux des droits d'usage doivent donc être soumis aux limites d'un niveau minimal;

(Amendement 3)

3ème considérant

3. considérant que les États membres doivent assurer le fonctionnement du marché intérieur et éviter les entraves à la libre circulation des biens ou des services à l'intérieur de la Communauté; que le bon fonctionnement du marché intérieur des transports exige de réduire les différences observées entre les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence dans le secteur des transports routiers de marchandises du fait d'écarts injustifiables entre les niveaux des redevances liées aux transports, y compris les taxes et autres prélèvements applicables; que les taxes sur les véhicules et les taux des droits d'usage doivent donc être fixés dans les limites d'un niveau maximal et d'un niveau minimal;

3. considérant que les États membres doivent assurer le fonctionnement du marché intérieur et éviter les entraves à la libre circulation des biens ou des services à l'intérieur de la Communauté; que le bon fonctionnement du marché intérieur des transports exige de réduire les différences observées entre les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence dans le secteur des transports routiers de marchandises du fait d'écarts injustifiables entre les niveaux des redevances liées aux transports, y compris les taxes et autres prélèvements applicables; que les taxes sur les véhicules et les taux des droits d'usage doivent donc être assortis d'un niveau minimal;

(Amendement 4)

9e considérant

9. considérant que les taux minimaux pour les taxes sur les véhicules ne doivent pas s'appliquer dans les États membres où existe un régime de droits d'usage;

Supprimé

(Amendement 5)

14ème considérant

14. considérant que les itinéraires sensibles doivent être définis par la Commission selon une procédure prévoyant un comité consultatif composé de représentants des États membres; qu'un itinéraire ne peut être qualifié de sensible qu'à la condition que d'autres modes de transport offrent un service adéquat;

14. considérant que la définition des zones sensibles doit être proposée par la Commission selon une procédure prévoyant un comité consultatif composé de représentants des États membres et de représentants des zones concernées; que des modes de transport plus durables, tels que le rail et le transport combiné, devraient voir développer plus intensivement leur aptitude à offrir un service adéquat;

(Amendement 6)

16ème considérant

16. considérant que les taux des droits d'usage doivent être fixés en fonction de la durée d'utilisation de l'infrastructure concernée et doivent se rapprocher autant que possible des coûts réels entraînés par les véhicules routiers; qu'il convient à court terme d'introduire à cette fin une différenciation limitée des taux en fonction des dommages causés à l'infrastructure et à l'environnement;

16. considérant que les taux des droits d'usage doivent être fixés en fonction de la durée d'utilisation de l'infrastructure concernée et doivent se rapprocher autant que possible des coûts réels entraînés par les véhicules routiers; qu'il convient à court terme d'introduire à cette fin une différenciation limitée des taux en fonction des dommages causés à l'infrastructure et à l'environnement; qu'il devrait être possible de différencier les taux d'usage des infrastructures pendant les heures de pointe, la nuit et d'autres périodes clés;

(Amendement 7)

17ème considérant

17. considérant qu'afin de garantir une application homogène des droits d'usage et des péages, il convient de fixer certaines règles pour en déterminer les conditions d'application, telles que les caractéristiques des infrastructures auxquelles ces droits d'usage et péages sont applicables, les éléments de l'infrastructure et des coûts externes que les taux peuvent couvrir, ainsi que les niveaux maximaux et minimaux de certains taux; que les taux de péages peuvent également être fixés en tenant compte d'un taux de rendement du capital investi correspondant au rendement possible d'investissements similaires;

17. considérant qu'afin de garantir une application homogène des droits d'usage et des péages, il convient de fixer certaines règles pour en déterminer les conditions d'application, telles que la cohérence de l'applicabilité à toutes les infrastructures routières, de sorte à ne pas déplacer du trafic vers des routes plus endommageables et moins sûres, les éléments de l'infrastructure et des coûts externes que les taux peuvent couvrir, ainsi que les niveaux minimaux de certains taux; que les taux de péages peuvent également être fixés en tenant compte des dommages subis par les régions concernées et du rendement pour ces régions du capital investi;

(Amendement 8)

17e considérant (nouveau)

17 bis. considérant que ces recettes doivent être utilisées pour stimuler la mobilité respectueuse de l'environnement et compenser les coûts externes occasionnés par la circulation routière;

(Amendement 9)

18ème considérant

18. considérant que deux ou plusieurs États membres devraient être autorisés à coopérer en vue d'introduire un système commun de droits d'usage, sous réserve du respect de certaines conditions supplémentaires;

18. considérant que le principe de territorialité devrait être appliqué; que deux ou plusieurs États membres devraient être autorisés à coopérer en vue d'introduire un système commun de droits d'usage, sous réserve du respect de certaines conditions supplémentaires

(Amendement 10)

Article 2, point -a) (nouveau)

-a) "infrastructures": la construction (matérielle) d'une route ainsi que son aménagement (équipements) pour permettre et rendre plus sûre l'utilisation de cette route;

(Amendement 11)

Article 2, point a) (nouveau)

a) "route": une voie publique conçue et construite pour son utilisation par des véhicules à moteur;

(Amendement 12)

Article 2, point g)

g) "itinéraire sensible": une infrastructure sur laquelle des péages ou des droits d'usage peuvent être prélevés conformément à l'article 7 paragraphe 2, qui remplit les critères énoncés à l'article 9 paragraphe 2 et qui a été définies conformément à la procédure visée à l'article 10;

g) "zone sensible": une zone dans laquelle des péages ou des droits d'usage portant sur les infrastructures peuvent être prélevés conformément à l'article 7 paragraphe 2, qui remplit les critères énoncés à l'article 9 paragraphe 2 et qui a été définies conformément à la procédure visée à l'article 10;

L'ensemble de la région des Alpes constitue une telle zone sensible.

(Amendement 13)

Article 2, point h)

h) "coûts externes": les coûts liés à la congestion du trafic et à la pollution atmosphérique et sonore;

h) "coûts externes": les coûts sociaux et environnementaux, notamment des accidents, de la congestion du trafic et de la pollution atmosphérique et sonore;

(Amendement 14)

Article 6, paragraphe 1, 1er alinéa

1. Quelle que soit la structure des taxes visées à l'article 3, les États membres fixent les taux de ces taxes de façon à ce que, pour chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicule décrites à l'annexe I, les taux des taxes ne soient ni inférieurs aux taux minimaux, ni supérieurs aux taux maximaux établis à ladite annexe.

1. Quelle que soit la structure des taxes visées à l'article 3, les États membres fixent les taux de ces taxes de façon à ce que, pour chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicule décrites à l'annexe I, les taux des taxes ne soient pas inférieurs aux taux minimaux établis à ladite annexe.

(Amendement 15)

Article 6, paragraphe 1, 2ème alinéa

Les États membres peuvent toutefois prélever des taxes sur les véhicules inférieures à ces taux minimaux pour autant qu'ils appliquent un système de droits d'usage conformément à la présente directive.

Supprimé

(Amendement 16)

Article 6, paragraphe 1, 3ème alinéa

Les taxes sur les véhicules appliquées aux véhicules non classés Euro doivent être supérieures d'au moins 10 % aux taxes appliquées aux véhicules équivalents de la catégorie Euro I. Les taux de taxation fixés pour les véhicules de catégorie Euro I doivent être supérieures d'au moins 10 % aux taux fixés pour les véhicules équivalents de la catégorie Euro II.

Les taxes sur les véhicules appliquées aux véhicules non classés Euro doivent être supérieures d'au moins 50 % aux taxes appliquées aux véhicules équivalents des catégories Euro I et II, conformément à l'annexe I, tableau 1, de la présente directive.

(Amendement 17)
Article 7, paragraphe 2

2. Les péages et droits d'usage ne sont perçus que pour l'utilisation de ponts, de tunnels, de routes de cols de montagne, d'itinéraires sensibles et d'autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes.

Toutefois, dans un État membre dépourvu d'un réseau général d'autoroutes ou de routes à deux voies (chaussées séparées) ayant des caractéristiques similaires, ils peuvent être perçus pour l'utilisation de la catégorie de route la plus élevée dans cet État membre.

Après consultation de la Commission, conformément à la procédure établie par la décision du Conseil du 21 mars 1962, les péages et droits d'usage peuvent également être perçus pour l'utilisation d'autres sections du réseau routier principal, notamment lorsque des raisons de sécurité le justifient.

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

2. Supprimé

Après consultation de la Commission, conformément à la procédure établie par la décision du Conseil du 21 mars 1962, les péages et droits d'usage peuvent également être perçus pour l'utilisation du réseau routier, notamment lorsque des raisons de sécurité ou d'environnement le justifient.

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

(Amendement 18)
Article 7, paragraphe 2, 1er alinéa

Les péages et droits d'usage ne sont perçus que pour l'utilisation de ponts, de tunnels, de routes de cols de montagne, d'itinéraires sensibles et d'autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes.

Les péages et droits d'usage ne sont perçus que pour l'utilisation de ponts, de tunnels, de routes de cols de montagne, de routes dans des zones sensibles et d'autoroutes ou d'autres routes à plusieurs voies dont les caractéristiques sont analogues à celles des autoroutes.

(Amendement 19)

Article 7, paragraphe 6

6. À partir du 1er janvier 1998, les droits d'usage pour toutes les catégories de véhicules, incluant les frais administratifs, sont fixés par l'État membre concerné à un niveau situé entre 50% et 100% des taux maximaux fixés à l'annexe III pour les différentes catégories de véhicules citées aux annexes II et III. Indépendamment du niveau choisi, les droits pour les différentes catégories de véhicules doivent avoir entre eux les mêmes rapports que les taux maximaux fixés à l'annexe III.

6. À partir du 1er janvier 1998, les droits d'usage pour toutes les catégories de véhicules, incluant les frais administratifs, sont fixés par l'État membre concerné, comme indiqué dans les annexes.

Ces taux maximaux sont réexaminés au 1er janvier 2001, puis tous les deux ans. Au besoin, la Commission propose les adaptations nécessaires et le Conseil statue selon les conditions prévues par le traité:

Supprimé

(Amendement 20)

Article 7, paragraphe 7, premier alinéa

7. Les taux des droits d'usage sont proportionnels à la durée d'utilisation des infrastructures concernées.

7. Les taux des droits d'usage sont axés sur les prestations fournies, en rapport donc avec le nombre de kilomètres d'utilisation des infrastructures concernées.

(Amendement 21)
Article 7, paragraphe 8

8. Les taux des péages sont fixés de façon à ce que les recettes qu'ils génèrent n'excèdent pas les coûts de construction, d'exploitation et de développement des infrastructures pour lesquelles ils sont perçus, plus un taux de rendement correspondant au rendement possible de projets d'investissements similaires. En outre, les États membres peuvent également imputer un élément des coûts externes à un niveau reflétant les coûts externes correspondants, à concurrence de 0,03 écu par kilomètre.

8. Les taux des péages sont fixés de façon à ce que les recettes qu'ils génèrent comprennent une indemnisation éventuelle des dommages causés dans les régions concernées ainsi qu'un droit couvrant les coûts d'investissement en infrastructures. Les États membres peuvent également imputer un élément de coût à un niveau reflétant les coûts externes correspondants.

(Amendement 22)
Article 7, paragraphe 9

9. Selon la procédure prévue à l'article 10, les États membres peuvent être autorisés à imposer sur les itinéraires sensibles des coûts externes supérieurs au niveau prévu au paragraphe 8 sur présentation des justifications prévues à l'article 9 paragraphe 1. Cette partie des coûts externes ne dépasse en aucun cas 0,5 écu par kilomètre.

9. Selon la procédure prévue à l'article 10, les États membres peuvent être autorisés à imposer sur les routes situées dans des zones sensibles des coûts externes sur présentation des justifications prévues à l'article 9 paragraphe 1.

Sur les itinéraires sensibles sans péage, les États membres peuvent conformément à la procédure prévue à l'article 10 imposer une taxe journalière spécifique pour les coûts externes, justifiée conformément à la procédure prévue à l'article 9 paragraphe 1, à concurrence d'un taux journalier de 15 écus.

Sur les routes situées dans des zones sensibles sans péage, les États membres peuvent conformément à la procédure prévue à l'article 10 imposer une taxe journalière ou nocturne spécifique pour les coûts externes, justifiée conformément à la procédure prévue à l'article 9 paragraphe 1.

(Amendement 23)

Article 8, paragraphe 2, point a)

a) les taux du droit d'usage commun sont fixés par les États membres participants à des niveaux qui ne sont ni supérieurs aux taux maximaux ni inférieurs aux taux minimaux indiqués à l'article 7 paragraphes 6, 7 et 9;

a) les taux du droit d'usage commun sont fixés par les États membres participants, sur la base du principe de territorialité, à des niveaux qui ne sont pas inférieurs aux taux minimaux indiqués à l'article 7 paragraphes 6, 7 et 9;

(Amendement 24)

Article 9, paragraphe 1

1. Pour déterminer les itinéraires sensibles et définir les droits qui s'y rattachent conformément à la procédure visée à l'article 10, les États membres fournissent à la Commission toutes les données utiles ainsi que les motifs justifiant les droits proposés. Cette justification décrit la méthode et le calcul pour fixer les taux, les mesures prises pour réduire les coûts externes en cause entraînés par tous les usagers de la route dans la zone concernée, ainsi que les mesures prises pour lutter contre la pollution atmosphérique de toute origine dans la zone concernée.

1. Pour déterminer les zones sensibles et définir les droits qui se rattachent à leurs routes conformément à la procédure visée à l'article 10, les États membres fournissent à la Commission toutes les données utiles ainsi que les motifs justifiant les droits proposés. Cette justification décrit la méthode et le calcul pour fixer les taux, les mesures prises pour éviter ou réduire les coûts externes en cause entraînés par tous les usagers de la route dans la zone concernée, ainsi que les mesures prises pour lutter contre la pollution atmosphérique de toute origine dans la zone concernée.

(Amendement 25)
Article 9, paragraphe 2

2. Les critères applicables pour déterminer les itinéraires sensibles sont, le cas échéant, les critères utilisés pour évaluer si une autoroute est encombrée et/ou si la circulation sur ces routes est en grande partie responsable de la qualité insuffisante de l'air et/ou de la pollution sonore dans les alentours, notamment dans les zones et agglomérations au sens de l'article 2 de la directive concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. Il faut en outre respecter les conditions supplémentaires selon lesquelles d'autres modes de transport dans la région doivent offrir des services de la qualité requise, les transporteurs agréés ayant notamment accès aux infrastructures librement et sans discrimination, et selon lesquelles il doit exister des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique de toute origine dans la zone concernée.

2. Les critères applicables pour déterminer les zones sensibles sont, le cas échéant: le degré d'encombrement des routes dans cette zone et/ou les critères utilisés pour évaluer si la circulation sur ces routes est en grande partie responsable de la qualité insuffisante de l'air et/ou de la pollution sonore dans les alentours, notamment dans les zones et agglomérations au sens de l'article 2 de la directive concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. Il faut en outre respecter les conditions supplémentaires selon lesquelles d'autres modes de transport dans la région doivent offrir des services de la qualité requise, les transporteurs agréés ayant notamment accès aux infrastructures librement et sans discrimination, et selon lesquelles il doit exister des mesures de lutte contre la pollution atmosphérique de toute origine dans la zone concernée. En principe, une zone ne devrait pas être limitée par une frontière nationale si, de l'autre côté de celle-ci, les mêmes critères sont applicables.

(Amendement 26)
Article 10, paragraphe 1

1. La Commission est assistée par le comité consultatif institué au titre de la décision 65/270/CEE du Conseil du 13 mai 1965 et présidé par le représentant de la Commission.

1. La Commission est assistée par le comité consultatif institué au titre de la décision 65/270/CEE du Conseil du 13 mai 1965, auquel participent des représentants du Parlement européen et de la zone concernée, et présidé par le représentant de la Commission.

Taxe minimale (en écus/an)	
Suspension pneumatique ou reconnue équivalente du ou des essieux moteurs	Autres systèmes de suspension du ou des essieux moteurs
Euro II	
<u>0</u>	<u>31</u>
<u>31</u>	<u>86</u>
<u>86</u>	<u>121</u>
<u>121</u>	<u>274</u>
<u>31</u>	<u>54</u>
<u>54</u>	<u>111</u>
<u>111</u>	<u>144</u>
<u>144</u>	<u>222</u>
<u>222</u>	<u>345</u>
<u>222</u>	<u>345</u>
<u>144</u>	<u>146</u>
<u>146</u>	<u>228</u>
<u>228</u>	<u>362</u>
<u>362</u>	<u>537</u>
<u>362</u>	<u>537</u>

Taxe minimale (en écus/an)	
Suspension pneumatique ou reconnue équivalente du ou des essieux moteurs	Autres systèmes de suspension du ou des essieux moteurs
Euro II	
<u>7</u>	<u>62</u>
<u>62</u>	<u>172</u>
<u>172</u>	<u>242</u>
<u>242</u>	<u>548</u>
<u>62</u>	<u>108</u>
<u>108</u>	<u>222</u>
<u>222</u>	<u>288</u>
<u>288</u>	<u>444</u>
<u>444</u>	<u>690</u>
<u>444</u>	<u>690</u>
<u>288</u>	<u>292</u>
<u>292</u>	<u>456</u>
<u>456</u>	<u>724</u>
<u>724</u>	<u>1074</u>
<u>724</u>	<u>1074</u>

(Amendement 28)

ANNEXE I, premier tableau, 3ème titre à partir de la gauche

Taxe maximale (en écus/an)

Supprimé

(Amendement 29)

ANNEXE I, deuxième tableau, colonne centrale

Taxe minimale (en écus/an)	
Suspension pneumatique ou reconnue équivalente du ou des essieux moteurs	Autres systèmes de suspension du ou des moteurs
Euro II	
<u>0</u>	<u>0</u>
<u>0</u>	<u>0</u>
<u>0</u>	<u>14</u>
<u>14</u>	<u>32</u>
<u>32</u>	<u>75</u>
<u>75</u>	<u>97</u>
<u>97</u>	<u>175</u>
<u>175</u>	<u>307</u>
<u>30</u>	<u>70</u>
<u>70</u>	<u>115</u>
<u>115</u>	<u>169</u>
<u>169</u>	<u>204</u>
<u>204</u>	<u>335</u>
<u>335</u>	<u>465</u>
<u>465</u>	<u>706</u>
<u>465</u>	<u>706</u>

Taxe minimale (en écus/an)	
Suspension pneumatique ou reconnue équivalente du ou des essieux moteurs	Autres systèmes de suspension du ou des moteurs
Euro II	
<u>7</u>	<u>7</u>
<u>7</u>	<u>7</u>
<u>7</u>	<u>28</u>
<u>28</u>	<u>64</u>
<u>64</u>	<u>150</u>
<u>150</u>	<u>194</u>
<u>194</u>	<u>350</u>
<u>350</u>	<u>614</u>
<u>60</u>	<u>140</u>
<u>140</u>	<u>230</u>
<u>230</u>	<u>338</u>
<u>338</u>	<u>408</u>
<u>408</u>	<u>670</u>
<u>670</u>	<u>930</u>
<u>930</u>	<u>1412</u>
<u>930</u>	<u>1412</u>

<u>370</u>	<u>515</u>
<u>515</u>	<u>700</u>
<u>327</u>	<u>454</u>
<u>454</u>	<u>628</u>
<u>628</u>	<u>929</u>
<u>186</u>	<u>225</u>
<u>225</u>	<u>336</u>
<u>336</u>	<u>535</u>

<u>740</u>	<u>1030</u>
<u>1030</u>	<u>1400</u>
<u>654</u>	<u>908</u>
<u>908</u>	<u>1256</u>
<u>1256</u>	<u>1858</u>
<u>372</u>	<u>450</u>
<u>450</u>	<u>672</u>
<u>672</u>	<u>1070</u>

(Amendement 30)

ANNEXE I, deuxième tableau, troisième colonne à partir de la gauche

Taxe maximale (en écus/an)
Tous les types de véhicules

Supprimé

(Amendement 31)

ANNEXE III, point 1

1. Montant maximal des droits d'usage
annuels visé à l'article 7 paragraphe 6

Montant minimal des droits d'usage annuels
visé à l'article 7 paragraphe 6

(Amendement 32)

ANNEXE III, point 2

2. Montant minimal des droits d'usage
annuels visés à l'article 7 paragraphe 6

Supprimé

Les montants minimaux des droits d'usage
annuels sont fixés à 50 % des montants
maximaux indiqués au point 1.