

**RÉSOLUTION N° 49**  
**SUR L'IMPUTATION DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE :**  
**QUELQUES ASPECTS SPECIFIQUES**

[CM(83)25]

Le Conseil des Ministres des Transports, réuni à Paris le 24 novembre 1983,

**COMPTE TENU DE :**

- la Résolution n° 39 relative à l'organisation et à l'amélioration des transports en transit qu'il a adoptée lors de sa session des 30 et 31 mai 1979 ;
- le rapport [CM(81)7] sur les possibilités d'adoption, par les pays Membres, de règles et principes communs pour l'imputation des coûts d'infrastructure, qu'il a approuvé lors de sa 53ème session des 26 et 27 mai 1981 à Helsinki ;
- le rapport sur l'imputation des coûts d'infrastructure adopté le 24 novembre 1983 ;

**CONSIDÉRANT :**

- que l'imputation à chaque mode de transport, et, s'il y a lieu, à chaque type de véhicule d'un mode considéré, des coûts relatifs à leur utilisation des infrastructures, constitue un élément important de l'harmonisation des conditions de concurrence ;
- que la situation actuelle dans les pays membres, en ce qui concerne l'imputation et le recouvrement des coûts d'infrastructures, notamment dans le contexte du trafic routier international de marchandises, peut conduire à des distorsions de concurrence ;
- que des progrès évidents ont été réalisés dans plusieurs pays Membres en relation avec les techniques d'identification et d'imputation des coûts d'infrastructure aux diverses catégories de véhicules et qu'une certaine harmonisation entre ces techniques semble souhaitable, en particulier pour le trafic international ;
- qu'en dépit de ces progrès, il n'existe pas de connaissance précise quant à la nature des déséquilibres éventuels constatés dans les flux de trafic et les coûts d'infrastructure qui en découlent ;
- que d'une manière générale, les solutions envisagées doivent prendre en considération l'intérêt qui s'attache à ce que les trafics internationaux puissent s'effectuer dans des conditions compatibles avec l'évolution économique et le développement des échanges ;
- que chaque Etat est responsable de ses propres infrastructures ;
- qu'il importe, notamment dans les pays qui se trouvent confrontés à des problèmes résultant du trafic international, que les contributions demandées aux différents usagers pour l'utilisation de ces infrastructures soient ajustées à la réalité des coûts qu'ils engendrent ;

- qu'en tout état de cause, il convient qu'aucune discrimination n'intervienne dans les contributions demandées entre les transporteurs nationaux et les transporteurs étrangers ;
- qu'il faut, dans la mesure du possible, combler les disparités existant actuellement dans le degré de couverture des coûts d'infrastructure, en tenant compte du fait qu'une partie de ces coûts est déjà couverte par certaines taxes spécifiques ;
- qu'il y a lieu de tenir compte, autant qu'il se peut, des effets externes du trafic et des coûts qu'ils entraînent ;
- qu'en fonction du poids respectif donné aux principes de couverture des coûts d'infrastructure, d'harmonisation internationale de la concurrence, de facilitation du transport international par la levée des obstacles administratifs et autres entraves, et compte tenu de l'existence éventuelle d'une situation de déséquilibre au niveau du trafic, deux systèmes de taxation pour la couverture des coûts d'infrastructure sont en présence, à savoir :
  - un système prenant pour base une exemption mutuelle qui fait l'objet de dispositions spécifiques dans de nombreux accords bilatéraux ou dans des arrangements multilatéraux en voie d'élaboration (tels que projet de Directive de la CEE) ;
  - un système prenant pour base une "taxation sur place" selon lequel le recouvrement effectif des coûts d'usage de l'infrastructure s'opère sur le territoire même où les coûts sont engendrés.

**RECOMMANDE** aux Gouvernements des pays Membres de la Conférence :

- de rechercher, dans le cadre de leurs préoccupations (éventuelles) en matière de couverture des coûts pour l'usage des infrastructures routières, à identifier et à imputer ces coûts sur la base de données atteignant un degré de précision approprié et à évaluer la part des coûts, qui, par le moyen des taxes spécifiques existantes, ne trouvent pas de compensation effective au niveau de cette couverture ;
- lors de la mise en oeuvre de taxes routières affectant le trafic international, de tenir compte, de toute manière, des spécificités de ce trafic, aussi bien pour la détermination et le calcul d'éventuelles redevances que pour la pratique de leur perception, cela en vue de la recherche dans ces contextes de méthodes simplifiées destinées à éviter les entraves à l'écoulement du trafic ;
- d'éviter, dans toute la mesure du possible, que les véhicules considérés fassent l'objet d'une double taxation, en ce qui concerne la circulation de ces véhicules en dehors de leur pays d'immatriculation ;
- de prendre en compte les effets cumulatifs pouvant résulter de l'utilisation simultanée sur un territoire donné, de plusieurs systèmes de perception (péages, taxes spécifiques sur le carburant, taxes sur les véhicules, etc.) ;
- de prendre en considération, dans la répartition des véhicules routiers en catégories, en vue de l'imputation différenciée de leurs coûts, le poids total roulant en charge autorisé d'une part, et la silhouette appréciée principalement en fonction du nombre et du type d'essieux, d'autre part, en tant que critères de base, compte tenu des kilomètres effectivement parcourus ou, à défaut, des kilométrages annuels moyens de chacune de ces catégories ;
- de veiller à l'établissement de statistiques propres à répondre aux besoins d'une imputation adéquate des coûts d'infrastructure ;

- de s'assurer en même temps que la mise en place de processus harmonisés d'imputation des coûts d'infrastructure, de l'existence de procédures efficaces de contrôle du respect des réglementations relatives aux charges autorisées des véhicules ;
- de s'efforcer d'éliminer les coûts externes engendrés par la circulation par des mesures directes au niveau de la planification des infrastructures, de la construction des véhicules ou de la régulation du trafic et, à défaut, de définir des normes communes pour leur imputation ;
- de tenir compte de l'existence dans la pratique de deux systèmes différents de taxation des coûts d'infrastructure non encore couverts :
  - le système de l'exonération mutuelle fondée sur la réciprocité qui suppose la reconnaissance d'un certain équilibre et met davantage l'accent sur l'objectif de facilitation du transport international ;
  - le système du recouvrement territorial de redevances qui suppose la reconnaissance d'un certain déséquilibre et met davantage l'accent sur l'objectivité de la couverture par chaque véhicule pris isolément des coûts d'infrastructure non encore couverts ;

**CHARGE** le Comité des Suppléants, au regard de l'objectif poursuivi et à la lumière des conclusions de la discussion, ainsi qu'en prenant en considération les résultats des travaux effectués en la matière par d'autres organisations internationales, notamment la Communauté Economique Européenne et la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies :

- A. de suivre l'évolution des systèmes de taxation des coûts d'infrastructure dans les divers pays Membres de la Conférence, cela notamment en ce qui concerne le trafic international ;
- B. d'examiner, à la lumière, d'une part, de cette évolution et, d'autre part, des progrès qui auront pu être accomplis sur le plan de l'identification des coûts, de leur imputation et des dispositions prises pour assurer la couverture équitable des coûts engendrés par le trafic international, les possibilités de progresser dans la voie d'une plus grande harmonisation ;
- C. de développer des méthodes permettant d'évaluer les trafics entre les pays Membres, de déterminer leur impact sur le plan des coûts d'infrastructure et d'apprécier, grâce notamment à des études pilotes portant sur certains axes spécifiques, les situations de déséquilibre pouvant exister ;
- D. de lui faire rapport, en temps opportun, sur les résultats de l'examen des questions évoquées aux points A, B et C ci-dessus.