

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 14/02/2011 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté à la majorité qualifiée sa position en première lecture sur un projet de directive relative aux droits d'usage des routes applicables aux poids lourds (directive Eurovignette). Les délégations italienne et espagnole ont voté contre et les délégations irlandaise, néerlandaise et portugaise se sont abstenues.

Bien que le Conseil soit d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, **la position du Conseil modifie la proposition initiale de la Commission** en la reformulant et en supprimant certaines dispositions. Le Conseil n'a dès lors pu accepter aucun des amendements introduits dans l'avis rendu en première lecture par le Parlement européen qui se rapportent à ces dispositions supprimées.

En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

Champ d'application géographique : la Commission a proposé d'étendre le champ d'application de la directive à toutes les routes hors du réseau transeuropéen. Le Conseil considère que la proposition de la Commission doit être modifiée sur ce point, afin de **limiter l'extension du champ d'application aux autoroutes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen**.

Champ d'application concernant les véhicules : la Commission propose de maintenir jusqu'au 31 décembre 2011 la disposition, adoptée en 2006, prévoyant qu'un État membre peut décider d'appliquer des **péages uniquement aux véhicules de 12 tonnes ou plus**. Après cette date, des droits seraient appliqués à tous les poids lourds, à moins qu'un État membre estime que l'application des péages aurait une incidence sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion ou la santé, ou qu'elle entraînerait une charge administrative supérieure à 30% des recettes supplémentaires que l'extension à ces véhicules aurait générées.

Le Conseil considère que cette disposition devrait offrir plus de latitude aux États membres. Il a **supprimé la référence à la période de transition**. En outre, les États membres pourront décider d'exempter les véhicules dont le poids est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes **pour des raisons autres** que l'environnement, la congestion et les coûts administratifs.

Le Parlement européen a suivi l'approche de la Commission sur le principe, mais a proposé la suppression des deux justifications permettant aux États membres de ne pas taxer les véhicules de moins de 12 tonnes et veut reporter la décision sur les justifications à un stade ultérieur de la procédure législative. Dans ces conditions, le Conseil n'a pas pu tenir compte des amendements du Parlement.

Choix des coûts externes : la Commission a inclus dans sa proposition les coûts de la pollution atmosphérique et sonore et de la congestion. Le Conseil est d'accord avec la Commission sur le principe, mais a décidé de n'inclure dans la redevance pour coûts externes que la pollution atmosphérique et sonore.

La position du Conseil prévoit néanmoins que les États membres seront autorisés à **appliquer des redevances d'infrastructure plus élevées pendant les heures de pointe** - une période de pointe ne devrait pas dépasser 5 heures par jour - de telle manière qu'aucune redevance d'infrastructure ne soit supérieure à 175% du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée.

Le Conseil a donc **supprimé toutes les références à la congestion** dans le cadre d'une redevance pour coûts externes et a ainsi tenu compte des amendements du Parlement. Toutefois, l'amendement concernant une redevance liée à la congestion n'a pas été retenu, alors que l'amendement concernant la modulation des péages a été approuvé.

Dérogations pour des classes d'émissions EURO moins polluantes : la proposition de la Commission contenait un tableau détaillé indiquant différentes valeurs en centimes d'euro par véhicule et par kilomètre pour chaque classe d'émissions EURO du véhicule.

En s'appuyant sur l'amendement du Parlement, le Conseil introduit une **dérogation temporaire pour les véhicules moins polluants**, c'est-à-dire les classes EURO V et VI. La classe EURO V sera exemptée jusqu'au 31 décembre 2013 et la classe EURO VI, jusqu'au 31 décembre 2017. Les véhicules moins polluants que la classe EURO VI, à savoir les poids lourds hybrides et électriques, sont exemptés.

Actes délégués et adaptation à l'inflation : le Conseil a décidé de limiter les pouvoirs délégués à la Commission à l'annexe 0, lorsque la Commission peut l'adapter à l'acquis de l'Union, et aux formules figurant à l'annexe III bis, lorsque la Commission peut les adapter au progrès scientifique et technique.

La position du Conseil a ajouté un nouvel article sur l'adaptation à l'inflation. Cet article introduit une révision de ces montants tous les deux ans, à compter du 1er janvier de la deuxième année suivant la date d'entrée en vigueur de la directive. La position inclut également une nouvelle disposition indiquant que le Conseil et le Parlement européen fixent, par la procédure législative ordinaire, les valeurs maximales pour les normes d'émissions plus strictes dans l'annexe III ter, au plus tard un an après l'adoption des règlements correspondants.

Autres questions : le Conseil a décidé de : i) confirmer l'utilisation de la base juridique concernant les transports, à savoir l'article 91, paragraphe 1, du TFUE ; ii) clarifier la disposition faisant état de l'établissement de droits d'usage proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure et ce, en tenant compte de l'amendement du Parlement ; iii) rendre chaque État membre responsable de la fixation du montant de la redevance pour coûts externes.

Il faut noter que la position du Conseil **ne reprend pas certains amendements** du Parlement qui portent sur:

- la définition de la « redevance d'infrastructure » et la mention de projets menés
- conjointement par plusieurs États membres;
- la suppression de la possibilité pour un État membre de n'appliquer des taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire ;
- la possibilité pour les usagers qui ne disposent pas des documents nécessaires dans le véhicule de recouvrer a posteriori tous frais supplémentaires payés ;
- l'invitation adressée à la Commission européenne pour qu'elle mette à la disposition du Parlement européen ses avis indiquant si les États membres se conforment aux obligations concernant le calcul de la redevance d'infrastructure;
- les décisions ultérieures de la Commission demandant aux États membres d'adapter la redevance pour coûts externes proposée ;
- la coopération entre États membres pour élaborer des systèmes électroniques interopérables ;
- la nécessité de promouvoir un système interopérable européen de péage efficace ;
- l'invitation adressée à la Commission pour qu'elle contrôle la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée.