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

2008/0147(COD) - 15/02/2011 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission rappelle que la proposition initiale a pour principaux objectifs de permettre aux États membres d'internaliser les coûts externes les plus pertinents dans la taxation des poids lourds, et d'élargir le champ d'application de la directive au-delà du réseau transeuropéen (RTE). Elle estime que **ces objectifs sont, pour l'essentiel, atteints** dans la position du Conseil en première lecture et qu'elle peut donc la soutenir.

La position de la Commission à l’égard des dispositions essentielles de la position du Conseil est la suivante:

Champ d'application géographique : la Commission estime que la position du Conseil est moins ambitieuse que la proposition initiale de la Commission d'élargir le champ d'application à toutes les routes mais qu’elle constitue néanmoins un progrès significatif.

Champ d'application concernant les véhicules : la position du Conseil prévoit que les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les péages aux véhicules d'un poids de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes pour d'autres motifs que l'environnement, la congestion et les frais administratifs. La Commission aurait préféré que ces exonérations soient justifiées par des raisons objectives et clairement identifiées.

Choix des coûts externes : la Commission aurait préféré inclure la congestion en tant que coût externe, au même titre que la pollution atmosphérique et sonore. Cependant, une plus grande variation de la redevance d'infrastructure, telle que proposée par le Conseil, constitue une solution de deuxième choix acceptable et praticable pour réduire la congestion.

Dérogations pour des classes d'émissions EURO moins polluantes : en principe, la Commission soutient l'exonération de ces redevances pour les véhicules moins polluants mais pour une durée déterminée et limitée uniquement.

Affectation des recettes provenant de l'internalisation des coûts externes : la position du Conseil prévoit que ces recettes devraient être affectées à des programmes visant à améliorer la durabilité du système de transport mais que les États membres décident en dernier ressort de l'usage qui est fait de ces recettes. La Commission aurait préféré que les mots «devraient être» soient remplacés par «seront» ou, à tout le moins, que les États membres soient tenus de faire rapport sur la manière dont ces recettes sont dépensées et expriment une volonté politique plus ferme de les affecter au secteur des transports, notamment au réseau transeuropéen.

Modification des annexes : la possibilité de modifier la plupart des annexes de la directive actuelle par voie d'actes délégués (ancienne procédure des comités de réglementation) a été retirée de la proposition. La Commission préférerait maintenir la possibilité de modifier ces annexes par voie d'actes délégués, notamment l'annexe III et la valeur des futures normes EURO de la nouvelle annexe III ter (de la position du Conseil).

La position du Conseil en première lecture inclut, en totalité ou partiellement, 11 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. En particulier, la position du Conseil reflète l'amendement qui porte sur la variation des tarifs des péages autorisée entre les heures de pointe et les heures creuses de 100% au-dessus du taux minimal à 175% au-dessus du taux moyen maximal autorisé.

L'amendement qui prévoit l'introduction d'un nouvel article exonérant les véhicules qui respectent les futures normes EURO a été partiellement accepté par le Conseil. Toutefois, le Conseil a accordé une période d'exonération plus longue pour les véhicules EURO VI et a ajouté une période d'exonération pour les véhicules EURO V.

Les **amendements substantiels** suivants du Parlement européen, qui ont été jugés acceptables par la Commission, **n'ont pas été intégrés** dans la position du Conseil. Ces amendements visent à :

- supprimer le libellé disposant qu'un État membre ne peut appliquer des taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire ;
- autoriser les États membres à percevoir une redevance liée à la congestion reflétant le coût de la congestion, et qui les oblige à élaborer des plans d'action visant à réduire la congestion ;
- prévoir que, lorsqu'un conducteur n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant la classe d'émissions EURO du véhicule, tout excédent perçu qui en résulte sera remboursé si le conducteur concerné peut, a posteriori, présenter les documents requis ;
- obliger la Commission à informer le Parlement, et pas uniquement le comité, si un système de péage respecte les obligations de la directive et à transmette également au Parlement européen les décisions qui sont mises à la disposition du comité visé audit article;
- obliger les États membres à détailler l'affectation prévue de la redevance pour coûts externes;
- prévoir l'utilisation du système Galileo comme moyen efficace de perception des péages ;
- introduire un libellé différent sur l'affectation des recettes générées par les redevances pour coûts externes et sur l'utilisation, par les États membres, des recettes générées par les redevances d'infrastructure;
- prévoir qu'au moins 15% des recettes provenant de l'internalisation des coûts externes soient réservés aux dépenses des projets RTE-T ;
- obliger la Commission à contrôler la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée ;
- inviter la Commission à faire une proposition législative relative à une nouvelle révision de la directive.