

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

2008/0147(COD) - 27/09/2011 - Acte final

OBJECTIF : encourager une tarification différenciée fondée sur les coûts externes pour promouvoir des transports durables (révision de la directive «Eurovignette»).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

CONTENU : le Conseil a adopté sur la base d'un texte arrêté avec le Parlement européen en deuxième lecture, une directive modifiant la directive «Eurovignette» de 1999 concernant les droits d'usage des routes applicables aux poids lourds. Les délégations espagnole et italienne ont voté contre, et les délégations irlandaise, néerlandaise et portugaise se sont abstenues.

La révision de la directive «Eurovignette» de 1999, a pour objet de **réduire la pollution provenant des transports routiers de marchandises et de fluidifier la circulation** en prélevant des péages qui prennent en compte le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic (coûts externes) et contribuent à éviter la congestion routière.

Redevance pour coûts externes : les États membres pourront appliquer aux poids lourds une redevance pour coûts externes, en complément de la redevance d'infrastructure existante destinée au recouvrement des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures routières. Ils pourront aussi moduler la redevance d'infrastructure pour tenir compte de la congestion routière à raison d'un taux de **variation maximum de 175% durant les périodes de pointe**, qui seront limitées à **cinq heures par jour**. La variation de redevance doit être **transparente**, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions.

Péages et droits d'usage : en vue d'encourager le passage à des modes de transport qui soient plus respectueux de l'environnement, le montant des péages variera en fonction des émissions du véhicule, de la distance parcourue, du lieu et du moment de l'utilisation des routes.

L'application de péages, qui, dans la directive actuelle, est pour l'essentiel limitée au réseau routier transeuropéen, pourra désormais être étendue à **l'ensemble des autoroutes**.

Les véhicules respectant les normes les plus strictes en matière d'émissions seront **exonérés de la redevance liée à la pollution atmosphérique** pendant quatre ans à compter de la date à laquelle ces normes seront devenues applicables; cela signifie que les véhicules relevant de la classe d'émissions EURO VI seront exonérés jusqu'au 31 décembre 2017.

En outre, les véhicules EURO V seront exonérés jusqu'à la date d'application des normes EURO VI, soit jusqu'au 31 décembre 2013. Les véhicules dont le niveau d'émissions est inférieur à la norme EURO VI, à savoir les poids lourds hybrides et électriques, sont exonérés.

Par ailleurs, les États membres pourront **exonérer de péage les véhicules de moins de 12 tonnes** s'ils le jugent nécessaire, par exemple si l'application de péages devait créer des effets négatifs importants ou des coûts administratifs excessifs. Ils devront toutefois communiquer à la Commission les motifs d'une telle décision.

Majoration appliquée à la redevance d'infrastructure : une majoration pourra être appliquée dans certaines conditions à la redevance d'infrastructure dans les **régions montagneuses**, mais son montant sera déduit de la redevance pour coûts externes. Cependant, cette déduction ne s'appliquera pas aux véhicules les plus polluants, à savoir ceux qui relèvent des classes d'émissions EURO 0, I et II, ainsi que, à partir de 2015, ceux de la classe EURO III.

Utilisation des recettes produites par la directive : les États membres devraient, sans pour autant y être obligés, affecter les recettes résultant des redevances d'infrastructure et pour coûts externes à **des projets dans le secteur des transports**, ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble. En particulier, ces recettes devraient être utilisées pour **rendre les transports plus durables**. Entre autres objectifs, il s'agit : i) de réduire à la source la pollution due au transport routier; ii) d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie : iii) de soutenir le réseau transeuropéen de transport et iv) de mettre à disposition des places de parking sûres.

Il existe néanmoins **une obligation d'affectation des recettes** découlant des majorations de la redevance d'infrastructure dans les régions montagneuses ou de l'application simultanée d'une majoration de ce type et d'une redevance pour coûts externes aux véhicules les plus polluants. Dans ce cas, les recettes doivent être investies dans le financement de la construction de **projets prioritaires d'intérêt européen**, visés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE.

Rapports : au plus tard le 16 octobre 2015, la Commission présentera un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la directive, notamment en ce qui concerne l'efficacité des dispositions sur le recouvrement des coûts liés à la pollution due au trafic, ainsi que sur l'inclusion de véhicules de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes. La Commission évaluera également l'utilisation des systèmes électroniques de perception et de recouvrement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes et leur degré d'interopérabilité. Le rapport sera accompagné, le cas échéant, d'une proposition à l'intention du Parlement européen et du Conseil relative à la révision de la directive.

Au plus tard le 16 octobre 2012, la Commission présentera un rapport faisant la synthèse des autres mesures, telles que les politiques réglementaires, arrêtées en vue d'internaliser ou de réduire les coûts externes liés à l'environnement, au bruit et à la santé dus à tous les modes de transport et indiquant la base juridique et les valeurs maximales utilisées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/10/2011.

TRANSPOSITION : 16/10/2013.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour procéder à certaines adaptations des annexes. La délégation de pouvoir est conférée à la Commission pour une période indéterminée. Elle peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.