

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

2017/0114(COD) - 17/02/2022 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement a approuvé la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

La directive proposée révise la directive 1999/62/CE («Eurovignette») relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures dans le but de :

- renforcer l'application des principes de l' «utilisateur payeur» et du «pollueur payeur»;
- contribuer de manière adéquate au financement des infrastructures routières;
- réduire la congestion;
- stimuler la décarbonation des transports;
- contribuer à la mise en œuvre de l'accord de Paris et à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de climat en réduisant les émissions de CO2 dues au transport routier.

Les principaux éléments de la position du Conseil sont les suivants :

Principes généraux de tarification

La directive prévoit que les véhicules, qu'il s'agisse de véhicules légers, de véhicules utilitaires lourds ou de types de véhicules appartenant à ces catégories, peuvent être soumis à une taxation indépendamment les uns des autres. Néanmoins, lorsque les voitures particulières sont soumises à une taxation, les véhicules utilitaires légers doivent également y être soumis à un niveau égal ou supérieur.

Les États membres peuvent prévoir des taux de péage ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage dans certains cas (par exemple, pour les véhicules à émission nulle ayant une masse en charge maximale technique admissible jusqu'à 4,25 tonnes).

Les **droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds seront progressivement supprimés** sur le réseau central RTE-T, dans un délai de huit ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive. Par dérogation au principe général de suppression progressive, des exonérations seront autorisées dans des cas dûment justifiés, après notification du régime à la Commission.

Deux clauses de réexamen permettent à la Commission d'évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de la directive en ce qui concerne la taxation des véhicules légers, ainsi que la faisabilité technique et juridique de la différenciation de traitement des véhicules utilitaires légers.

Système de taxation combiné

La directive modificative prévoit que les États membres qui appliquaient des péages sur tout ou partie de leur réseau central RTE-T avant la date d'entrée en vigueur de la directive peuvent établir un système de taxation combiné pour tous les véhicules utilitaires lourds ou pour certains types de véhicules utilitaires

lourds. Dans le cadre de ce système, les droits d'usage doivent faire l'objet d'une variation en fonction des émissions de CO2 et de la classe d'émissions Euro du véhicule.

En outre, conformément à cette disposition, l'utilisation de l'infrastructure doit également être mise à disposition pour **une journée**, et pour une semaine ou dix jours ou les deux. Toutefois, les États membres pourront limiter le droit d'usage journalier à des fins de transit uniquement.

Internalisation des coûts externes pour les véhicules utilitaires lourds

Les nouvelles règles rendent désormais **obligatoire la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique**, après une période transitoire de quatre ans, lorsque des péages sont appliqués. Néanmoins, les États membres pourront ne pas appliquer la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique en cas de conséquences non voulues impliquant un détournement du trafic, après notification à la Commission.

Cette redevance obligatoire est sans préjudice du choix des États membres d'appliquer en tout état de cause une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO2. Toutefois, la Commission aura la possibilité d'évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO2.

Application facultative des redevances

La directive prévoit désormais que les recettes générées par l'application (facultative) des redevances de congestion, ou leur équivalent en valeur financière, seront utilisées pour **résoudre le problème de congestion**, ou pour développer des modes de transport et une mobilité durables de façon générale.

Variations en fonction des émissions de CO2 et de la performance environnementale des véhicules

Une nouvelle disposition intègre le CO2 à la liste des coûts imputables, conformément aux objectifs climatiques. Cette disposition impose aux États membres de faire varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds en fonction des émissions de CO2. Dans un premier temps, le système ne devrait s'appliquer qu'aux camions les plus grands, mais il serait progressivement étendu à d'autres types de véhicules utilitaires lourds et régulièrement adapté aux progrès technologiques.

Les États membres pourront également accorder un traitement préférentiel aux véhicules à émission nulle. La nouvelle disposition prévoit néanmoins des garanties pour que les véhicules hybrides ne soient pas doublement avantagés.

Le texte laisse désormais une marge d'appréciation aux États membres pour ce qui est de différencier les péages et les droits d'usage pour les véhicules légers en fonction de leur performance environnementale. Néanmoins, cette disposition exige une variation obligatoire des péages et du taux annuel des droits d'usage pour **les camionnettes et les minibus** en fonction de la performance environnementale du véhicule, à partir de 2026, lorsque des péages ou des droits d'usage sont appliqués et lorsque cela est techniquement possible.

La directive prévoit enfin l'introduction d'une **clause de révision** et de caducité au cas où le transport routier serait inclus dans un futur mécanisme de tarification du carbone, afin d'éviter une double tarification.