

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15.2.2011  
COM(2011) 69 final

[2008/0147 \(COD\)](#)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION  
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union  
européenne**

**concernant la**

**position du Conseil en première lecture sur la proposition de directive 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**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION  
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union  
européenne**

**concernant la**

**position du Conseil en première lecture sur la proposition de directive 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**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

**1. CONTEXTE**

Date de transmission de la proposition au PE et au Conseil [document COM(2008) 436 final – 2008/0147/COD]:	8.7.2008
Date de l'avis rendu par le Comité économique et social européen:	16.12.2009
Date de l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture:	11.3.2009
Date d'adoption de l'accord politique du Conseil en vue d'une position du Conseil en première lecture:	15.10.2010
Date d'adoption de la position du Conseil	14.2.2011

**2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION**

Afin d'éliminer les distorsions de concurrence entre les entreprises de transport et d'instituer des mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs, la directive 1999/62/CE prévoit des taux maximaux que les États membres peuvent imputer aux poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures de transport. Lorsqu'ils déterminent ces taux, les États membres ne peuvent pas tenir compte des coûts externes générés, notamment, par la pollution atmosphérique et sonore. Les modifications proposées par la Commission visent à permettre la perception de ce type de droits qui, s'ils sont introduits, promouvoir un transport de marchandises plus efficace et plus propre. La principale des autres modifications proposées consiste à accorder aux États membres une plus grande souplesse en ce qui concerne la variation des tarifs de péage pour favoriser une utilisation accrue des infrastructures pendant les heures creuses et ainsi finir par réduire la congestion. Enfin, il y a lieu d'utiliser les recettes supplémentaires dégagées par la tarification des coûts externes pour financer des projets visant à rendre le transport durable.

### 3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION DU CONSEIL EN PREMIERE LECTURE

#### 3.1 Commentaires généraux sur la position du Conseil en première lecture

La proposition de la Commission 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). Ces objectifs sont, pour l'essentiel, atteints dans la position du Conseil en première lecture.

#### 3.2 Observations détaillées de la Commission sur la position du Conseil en première lecture

Les dispositions essentielles de la position du Conseil et l'avis de la Commission à leur égard sont les suivants:

Position du Conseil	Avis de la Commission
Élargissement du champ d'application de la directive pour couvrir les autoroutes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen (article 2 et article 7).	Est moins ambitieuse que la proposition initiale de la Commission d'élargir le champ d'application à toutes les routes mais constitue néanmoins un progrès significatif.
Les États membres sont autorisés à internaliser les coûts externes générés, notamment, par la pollution atmosphérique et sonore mais pas la congestion (article 7 <i>quater</i> , paragraphe 1). La redevance d'infrastructure peut cependant faire l'objet de variations pendant les périodes de pointe, sans incidence sur les recettes, dans des limites plus étendues que celles fixées par la directive actuelle (article 7 <i>septies</i> , paragraphe 3).	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 constitue une solution de deuxième choix acceptable et praticable pour réduire la congestion.
Exonération des coûts externes pour les véhicules de la catégorie EURO VI pour une période de quatre ans après l'entrée en vigueur de la directive (article 7 <i>quater</i> , paragraphe 3).	En principe, la Commission soutient l'exonération de ces redevances pour les véhicules moins polluants mais pour une durée déterminée et limitée uniquement.
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 (article 7, paragraphe 5).	La Commission aurait préféré que ces exonérations soient justifiées par des raisons objectives et clairement identifiées.

<p>Propose que les recettes provenant de l'internalisation des coûts externes <i>devraient être</i> affectées à des programmes visant à améliorer la durabilité du système de transport mais les États membres décident en dernier ressort de l'usage qui est fait de ces recettes (article 9, paragraphe 2).</p>	<p>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. La Commission aurait également préféré ne pas supprimer le libellé de la directive actuelle sur l'usage des recettes des redevances d'infrastructure.</p>
<p>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 (article 9 <i>ter</i>).</p>	<p>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 <i>ter</i> (de la position du Conseil).</p>

Il convient de souligner que la position du Conseil en première lecture inclut les amendements suivants du Parlement européen en première lecture, qui ont été jugés acceptables par la Commission: 30, 34, 36, 46, 50, et 69. L'amendement 52 a également été inclus dans la position du Conseil. D'autres amendements ont été en partie intégrés dans la position du Conseil, comme par exemple l'amendement 58 sur l'adaptation à l'inflation ou une partie de l'amendement 63.

L'amendement 43 a également été reflété en partie dans la position du Conseil. Il porte 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. Dans la pratique, cette approche offre la possibilité de mettre en œuvre des mesures incitatives pour éviter les heures de pointe, comparables à celles proposées par le Parlement qui a demandé une variation de 500 % mais uniquement au-dessus du taux minimal.

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 (les plus importants apparaissent en gras; les numéros entre parenthèses font référence aux amendements du PE):

- l'amendement de l'article 7 *bis*, paragraphe 1, qui supprime le libellé disposant qu'un État membre ne peut appliquer des taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire (31);
- l'amendement de la proposition d'article 7 *ter*, paragraphe 2, qui autorise 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 (33);
- un libellé qui prévoit 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 (42);

- l'amendement de l'article 7 *octies*, paragraphe 2, qui requiert que la Commission informe le Parlement, et pas uniquement le comité, si un système de péage respecte les obligations de la directive (44) et l'amendement de l'article 7 *octies*, paragraphe 4, qui requiert que la Commission transmette également au Parlement européen les décisions qui sont mises à la disposition du comité visé audit article (47);
- l'ajout d'un point *bis* à l'article 7 *octies*, paragraphe 3, qui requiert que les États membres détaillent l'affectation prévue de la redevance pour coûts externes (45);
- l'amendement de l'article 7 *decies*, paragraphe 5, concernant le libellé sur l'utilisation du système Galileo, en particulier l'utilisation de ce système comme moyen efficace de perception des péages (53);
- un libellé différent sur l'affectation des recettes générées par les redevances pour coûts externes (55) et sur l'utilisation, par les États membres, des recettes générées par les redevances d'infrastructure (56);
- l'amendement de l'article 9, paragraphe 2, qui requiert qu'au moins 15 % des recettes provenant de l'internalisation des coûts externes soient réservés aux dépenses des projets RTE-T (57);
- l'amendement de l'article 11, paragraphe 2, qui requerrait que la Commission contrôle la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée (61);
- l'amendement de l'article 11, paragraphe 2, qui requiert que la Commission fasse une proposition législative relative à une nouvelle révision de la directive (deuxième partie de l'amendement 63).

Les amendements suivants du Parlement européen qui ont été jugés *non* acceptables par la Commission *n'ont pas* été intégrés dans la position du Conseil: 9, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 54, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 et 68.

**Enfin, l'amendement 35 qui prévoit l'introduction d'un nouvel article 7 *quater* 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.**

#### 4. CONCLUSION

Le Conseil a adopté sa position en première lecture à la majorité qualifiée après un accord politique intervenu en son sein le 15 octobre 2010. La Commission considère que la position du Conseil est compatible avec les principaux objectifs de sa proposition et qu'elle peut donc la soutenir.