



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 7.9.2005
COM(2005) 423 final

2003/0175 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une 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 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une 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

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Date de la transmission de la proposition au PE et au Conseil le 28 juillet 2003
[document COM(2003) 448 final – C5–0351/2003 -
2003/0175(COD)]:

Date de l'avis du Comité économique et social européen: le 3 juin 2004

Date de l'avis du Parlement européen, première lecture: le 20 avril 2004

Date d'adoption de la position commune: le 6 septembre 2005

2. OBJECTIFS DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

Conformément au Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010¹ et suivant la demande des Conseils européens de décembre 2002 et de mars 2003, la Commission a proposé une version modifiée de la directive 1999/62/CE sur la taxation des poids lourds. Cette proposition va dans le sens de la politique de la Commission sur le coût des infrastructures de transport qui consiste à développer une approche communautaire harmonisée de la tarification des infrastructures quel que soit le mode de transport. Cette tarification devrait avoir pour base les coûts que les transports font actuellement peser sur les usagers, les contribuables et la société en général.

La directive 1999/62/CE fournit le cadre actuel de la taxation des poids lourds pour l'utilisation des infrastructures. Or, l'abandon des régimes de taxation (vignettes) par les États membres au profit de régimes de péage rend nécessaire une mise à jour de la directive afin d'élaborer et de clarifier la base des péages routiers et de faire en sorte que l'actuelle mosaïque de régimes de tarification et de péage évolue vers la transparence et l'harmonisation. De plus, il existe un besoin d'adapter le cadre de la tarification des infrastructures pour élargir la base de perception des ressources à réinvestir dans de nouvelles infrastructures de transport.

La proposition de modification de la directive 1999/62/CE de la Commission poursuit ces buts. Pour améliorer et harmoniser la base des péages, elle:

¹ COM (2001) 370 du 12.9.2001

- précise la base de calcul des régimes de péage afin d'inclure le coût de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de l'extension du réseau, ainsi que les coûts non couverts des accidents;
- améliore le champ d'application de la différenciation des péages et fournit une méthodologie pour permettre une estimation transparente des coûts;
- élargit le champ d'application de la directive à plus de véhicules commerciaux (à partir de 3,5 tonnes) et à d'autres routes (le réseau routier transeuropéen et les itinéraires de délestage).

Pour aider à faire face aux besoins de financement de l'infrastructure de transport, elle:

- établit une relation entre les péages et les coûts d'entretien et de développement de l'infrastructure;
- exige que les recettes soient dépensées dans l'entretien et le développement de l'infrastructure de transport;
- autorise une majoration du montant des péages, les revenus de ces derniers devant être affectés à des investissements dans des infrastructures de délestage dans le même corridor TEN.

3. OBSERVATIONS CONCERNANT LA POSITION COMMUNE

Le Conseil a apporté à la proposition de la Commission quelques modifications qui sont acceptables dans la mesure où elles garantissent la réalisation des objectifs du règlement:

- La définition des coûts de construction a été modifiée et retravaillée pour préciser les coûts de financement qui peuvent être pris en considération et pour faire en sorte que la période des coûts ne dépasse pas la durée de vie de l'infrastructure concernée.
- La différenciation des péages permise a été modifiée pour améliorer la transparence et prévenir toute discrimination.
- Les conditions de perception de suppléments sur les péages ont été durcies pour améliorer la transparence et resserrer à 15% plutôt qu'à 25% la marge de la plupart des suppléments. L'augmentation de 25% n'est applicable qu'aux routes appartenant au même corridor que les tronçons transfrontaliers de projets prioritaires d'intérêt européen dans les zones montagneuses.
- Les nouveaux régimes de péage doivent être soumis au contrôle de la Commission conformément aux principes clés de l'annexe III. Ceci se fera soit directement pour les régimes de péage hors concession, les péages étant calculés selon les principes centraux et les États membres fournissant les valeurs et paramètres clés pour la vérification, soit indirectement pour les péages sous régime de concession. Les États membres doivent fournir toute information nécessaire pour vérifier que le niveau de péage n'excède pas celui qui est calculé sur la base des principes centraux.

Sur les questions de l'inclusion des coûts externes et de la couverture des péages, sur lesquelles le Conseil a également apporté des modifications à la proposition originale de la Commission, cette dernière a fait une déclaration dans laquelle elle:

- a entrepris d'approfondir son analyse de l'internalisation progressive des coûts externes quand elle procédera, fin 2005, à l'évaluation à mi-parcours du Livre blanc sur les transports, notamment à la lumière de la deuxième lecture au Parlement;
- elle précise que le droit des États membres d'exclure certaines parties du réseau doit être exercé de manière non discriminatoire et dans le respect du traité. Dans ce contexte, la Commission a déclaré qu'elle tiendrait compte des critères objectifs tels que la nécessité d'améliorer l'accessibilité des régions isolées ou le niveau de congestion et de pollution.

Ces déclarations étant faites, la Commission s'est félicitée de la position commune du Conseil dans laquelle elle voit un compromis arraché de haute lutte.

Sur les 42 amendements adoptés par le Parlement le 20 avril 2004, neuf étaient acceptables pour la Commission et ont été inclus dans la position commune, 23 étaient acceptables pour la Commission mais n'ont pas été acceptés par le Conseil, six n'étaient pas acceptables pour la Commission mais ont été intégrés dans la position commune et quatre n'étaient acceptables ni pour la Commission ni pour le Conseil.

4. OBSERVATIONS DÉTAILLÉES DE LA COMMISSION CONCERNANT LES AMENDEMENTS DE PREMIÈRE LECTURE DU PARLEMENT EUROPÉEN

4.1. Amendements acceptés par la Commission et intégrés en tout ou en partie dans la position commune

Amendement 21: le principe qui veut que seule soit prise en compte la partie des coûts non amortie est incorporé dans la définition des coûts de construction.

Amendement 22: une définition des péages moyens pondérés est incluse, bien qu'elle diffère de celle du Parlement afin d'être techniquement plus précise.

Amendement 24: une définition de la concession est incluse, bien qu'elle diffère de celle du Parlement afin d'être juridiquement plus précise (inspirée de la définition contenue dans la directive 2004/18/CE).

Amendements 10 et 34: Comme l'a proposé le Parlement, tout le débat sur le coût des accidents a été supprimé par le Conseil.

Amendements 18 et 38: Le Conseil a également rejeté le plan d'établissement d'une autorité indépendante de l'infrastructure.

Amendement 39: la proposition visant à ajouter les taxes sur les assurances à la liste de celles qui ne sont pas concernées par la directive a été acceptée.

Amendement 43: le tableau de l'annexe II a été modifié de manière à inclure les dernières classes d'émissions EURO. Les valeurs élevées des véhicules anciens non toutefois pas été retenues.

4.2. Amendements acceptés par la Commission mais pas intégrés dans la position commune

Amendements 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8: Le Conseil n'a pas modifié l'ordre des considérants qui reflètent le raisonnement de la directive, y compris les différentes priorités politiques qui sous-tendent la proposition et les conclusions du Conseil dans ce domaine.

Amendements 2 et 25: Le Conseil a exclu toute référence à des coûts externes, y compris ce considérant et la définition. Bien que la Commission l'estime acceptable dans sa recherche d'un texte de compromis, elle attire l'attention sur sa déclaration jointe en annexe.

Amendement 12: La neutralité des variations de péage sur les recettes est contenue dans le texte, mais pas dans un considérant.

Amendement 13: La proposition de la Commission de permettre une compensation en abaissant les autres taxes de transport sous le niveau minimum UE n'a pas été acceptée par le Conseil.

Amendement 20: le Conseil ayant décidé de supprimer toute référence au réseau routier principal à l'article 1, paragraphe 3, la définition correspondante est devenue superflue.

Amendements 14 et 26: la possibilité d'exempter de péage les véhicules d'aide humanitaire et de secours n'a pas été acceptée car seuls des véhicules clairement identifiables et vérifiables peuvent bénéficier de l'exemption au titre de cet article. De plus, un considérant (amendement 14) pour chaque catégorie d'utilisateur exempté n'est pas requis.

Amendements 11 et 27: Il n'est pas opportun qu'une directive du Conseil et du Parlement donne pour instruction aux États membres de consulter les autorités régionales et locales : il s'agit là d'une matière qui relève de la subsidiarité et varie selon les structures gouvernementales de chaque État membre.

Amendement 28: La base de détermination des péages a été limitée au coût réel d'infrastructure et les coûts externes ont été exclus par le Conseil.

Amendement 29: La différenciation des péages proposée par le Parlement a été jugée insuffisante. La différenciation de la position commune apporte davantage de clarté et de certitude et plus de souplesse pour modifier les péages afin de refléter les critères environnementaux et de congestion. De plus, les critères de PM₁₀ et NO_x n'ont pas été inclus puisqu'ils sont largement reflétés dans les classes d'émissions EURO et sont difficilement vérifiables séparément. De plus, ces critères environnementaux seraient acceptables (en cas de possibilité) à l'intérieur des critères des classes d'émission EURO.

Amendements 16 et 30: Bien que le fait d'autoriser une augmentation du montant des péages dans les zones urbaines serait compatible avec le rôle de telles augmentations, le Conseil a rejeté cet amendement.

Amendement 32: *Obliger* les États membres à imposer les péages les plus lourds aux véhicules incapables de vérifier leur catégorie d'émission EURO a été rejeté par le Conseil.

Amendement 36: Les articles qui ont trait au régime de compensation (réduction des taxes sur les véhicules, etc.) ont été supprimés par le Conseil.

Amendement 42: Le Conseil a rejeté la proposition demandant à la Commission de faire rapport sur l'incidence de la directive sur la sécurité routière et l'environnement.

4.3. Amendements rejetés par la Commission mais intégrés dans la position commune

Amendements 9, 19, 33, 52: Les régimes de concession ne peuvent être exclus du champ d'application de la directive sous peine de rendre cette dernière inefficace. Le Conseil a néanmoins instauré une structure de contrôle distincte des régimes de concession, de manière à prendre en compte la nature particulière des concessions et à maintenir le droit de la Commission de contrôler leur bonne application.

Amendements 46 et 48: l'affectation des recettes est rendue volontaire, conformément au texte du Parlement.

4.4. Amendements rejetés par la Commission et non intégrés dans la position commune

Amendements 17, 41 et 50: La Commission ne devrait pas être contrainte par une directive d'entreprendre un tel programme de travail (même si le Livre blanc envisage la future internalisation des coûts externes). De plus, la Commission ne souhaite pas qu'il soit fait référence au développement de méthodologies pour l'estimation des coûts externes.

Amendement 37: Les plans de compensation pour un quelconque régime de péage national donné relève de la responsabilité de l'État membre et n'ont donc pas besoin d'être discutés dans le cadre d'une directive.

(13 amendements non énumérés ici (15, 19, 35, 40, 44, 45, 47, 49, 51, 53 à 56) ont été rejetés lors de la session plénière du Parlement. Les amendements 23 et 31 ne concernent pas la version anglaise.)

5. CONCLUSIONS

La Commission approuve la position commune adoptée par le Conseil.

Comme elle l'a indiqué dans sa déclaration faite lors de la réunion du Conseil du 25 avril 2005, la Commission,

- approfondira son analyse de l'internalisation progressive des coûts externes du transport à l'occasion de la révision à mi-parcours du Livre blanc sur les transports, prévue pour fin 2005, à la lumière notamment de la deuxième lecture au Parlement européen;
- rappelle que la faculté des Etats membres d'exclure certaines parties du réseau doit se faire de façon non discriminatoire et en conformité avec le traité. Dans ce contexte la Commission tiendra notamment compte des critères objectifs tels que la nécessité d'améliorer l'accessibilité des régions isolées ou le niveau de congestion et de pollution.

Annexe : Déclaration de la Commission au Conseil du 21 avril 2005

INTERNALISATION DES COÛTS EXTERNES ET COUVERTURE GEOGRAPHIQUE

Déclaration de la Commission

À l'occasion de la révision à mi-parcours du Livre blanc sur les transports prévue pour fin 2005, la Commission approfondira son analyse de l'impact d'une internalisation progressive des coûts externes du transport, notamment à la lumière de la deuxième lecture au Parlement européen sur la proposition de directive « Eurovignette ».

La Commission rappelle que la faculté des Etats membres d'exclure certaines parties du réseau doit se faire de façon non discriminatoire et en conformité avec le traité. Dans ce contexte la Commission tiendra notamment compte des critères objectifs tels que la nécessité d'améliorer l'accessibilité des régions isolées ou le niveau de congestion et de pollution.