



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 20.3.2006  
COM(2006) 131 final

2003/0175 (COD)

**AVIS DE LA COMMISSION**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE,  
relatif aux amendements du Parlement européen à la position commune du Conseil  
concernant la proposition de**

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour  
l'utilisation de certaines infrastructures**

**PORTANT MODIFICATION A LA PROPOSITION DE LA COMMISSION conformément  
à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE**

## AVIS DE LA COMMISSION

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE, relatif aux amendements du Parlement européen à la position commune du Conseil concernant la proposition de**

### **DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

**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. INTRODUCTION**

L'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE impose à la Commission d'émettre un avis sur les amendements proposés par le Parlement européen en deuxième lecture. L'avis de la Commission concernant les amendements adoptés par le Parlement est exposé ci-après.

#### **2. HISTORIQUE DU DOSSIER**

Date de la transmission de la proposition au PE et Conseil: (document COM(2003) 448 final – C5–0351/2003 - 2003/0175(COD):	28 juillet 2003
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	3 juin 2004
Date de l'avis du Parlement européen, première lecture:	20 avril 2004
Date d'adoption de la position commune à la majorité qualifiée:	6 septembre 2005
Date de l'avis du Parlement européen, deuxième lecture:	15 décembre 2005

#### **3. OBJET DE LA PROPOSITION**

Conformément au Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010<sup>1</sup> 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 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.

---

<sup>1</sup> COM (2001) 370 du 12.9.2001.

La directive 1999/62/CE fournit le cadre actuel de la taxation des poids lourds pour l'utilisation des infrastructures. Or, comme les États membres tendent à abandonner les régimes de taxation (vignettes) au profit de régimes de péage, une mise à jour de la directive devient nécessaire 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:

- 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 un plus grand nombre 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 du réseau transeuropéen.

#### **4. AVIS DE LA COMMISSION SUR LES AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPEEN**

La Commission peut accepter tous les amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. Ils résultent d'un compromis global entre le Parlement européen et le Conseil en vue de l'adoption de la directive en deuxième lecture. Ces amendements soutiennent l'approche adoptée par la Commission dans sa proposition et répondent à ses préoccupations quant au domaine d'application géographique et aux coûts externes.

Amendements relatifs au domaine d'application géographique (43, 44, 51, 52, 53, 54): Ces amendements établissent des règles pour le traitement de différents types de routes dans le cadre de la directive. Les RTE sont soumis aux règles de la directive; les États membres doivent informer la Commission des péages imposés sur les *autres* routes principales; quant aux routes secondaires, elles ne font l'objet d'aucune règle dans la directive.

Amendements concernant les coûts externes (37, 41, 42, 49, 50): ces amendements indiquent l'importance de l'internalisation des coûts externes et demandent à la Commission d'entreprendre un exercice de modélisation et d'effectuer une analyse d'impact de l'internalisation des coûts externes dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur de la directive.

Amendement 32 concernant la différenciation du péage: cet amendement permet une différenciation du péage en fonction des émissions de NO<sub>x</sub> et de particules et rend obligatoire cette différenciation en fonction des émissions à partir de 2010.

Amendements relatifs aux types de véhicules (39, 40, 55): Ces amendements suppriment la référence aux «poids lourds» en la remplaçant par «véhicules de transport de marchandises», étant donné que le champ d'application de la directive a été modifié de manière à inclure les véhicules entre 3,5 t et 12 t, au lieu des seuls véhicules de plus de 12 t comme c'était le cas dans la directive 1999/62.

Amendements concernant les taxes applicables au trafic urbain (33, 35): ces amendements clarifient le fait que les taxes applicables au trafic urbain ne sont soumises à aucune des règles de la directive, de sorte que les États membres sont libres d'imposer de telles taxes conformément aux règles du traité.

Autres amendements (34, 36, 38, 45, 46, 47, 48): ils apportent des modifications mineures à d'autres parties du texte traitant de compensation, d'affectation spéciale, de taux maximum pour l'eurovignette et de non-discrimination.

La conclusion du compromis a été facilitée par une déclaration faite par la Commission lors de la session plénière du Parlement européen de décembre 2005 (voir annexe).

## **5. CONCLUSION**

Conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE, la Commission modifie sa proposition comme indiqué ci-dessus.

**Annexe: Déclaration de la Commission lors de la session plénière du Parlement du 13 décembre 2005**

**INTERNALISATION DES COÛTS EXTERNES**

Déclaration du Commissaire Barrot

Au sujet de l'analyse de l'internalisation des coûts externes, **je suis donc heureux de déclarer** que la modélisation et les « impact assessments » demandées par le Parlement pourront être élaborées et publiées par la Commission dans les deux années à venir. Sur cette base la Commission pourra évaluer la nécessité d'une action ultérieure en la matière.