




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1996/0182(COD) Procédure terminée
Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette	
Modification 2003/0175(COD) Modification 2008/0147(COD) Modification 2017/0114(COD)	
Sujet 2.70.02 Fiscalité et impôts indirects, TVA, accises 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PPE JARZEMBOWSKI Georg	24/07/1996
	Commission au fond précédente	PPE JARZEMBOWSKI Georg	24/07/1996
	TRAN Transports et tourisme	PPE JARZEMBOWSKI Georg	24/07/1996
	Commission pour avis précédente	V TAMINO Gianni	17/12/1996
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	2156	18/01/1999
	Transports, télécommunications et énergie	2142	30/11/1998
	Transports, télécommunications et énergie	2119	01/10/1998
	Transports, télécommunications et énergie	2074	17/03/1998
	Transports, télécommunications et énergie	2016	17/06/1997
	Transports, télécommunications et énergie	1992	11/03/1997
	Transports, télécommunications et énergie	1979	13/12/1996

Evénements clés			
09/07/1996	Informations supplémentaires		Résumé

10/07/1996	Publication de la proposition législative	COM(1996)0331	Résumé
13/12/1996	Débat au Conseil	1979	Résumé
29/01/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/03/1997	Débat au Conseil	1992	
17/06/1997	Débat au Conseil	2016	
03/07/1997	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
03/07/1997	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0243/1997	
15/07/1997	Débat en plénière		Résumé
17/07/1997	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0386/1997	Résumé
17/03/1998	Débat au Conseil	2074	
13/07/1998	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1998)0427	Résumé
01/10/1998	Débat au Conseil	2119	
18/01/1999	Publication de la position du Conseil	13651/3/1998	Résumé
28/01/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
22/04/1999	Vote en commission, 1ère lecture		
22/04/1999	Dépôt du rapport de la commission confirmant la position du Parlement	A4-0259/1999	
22/04/1999	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
22/04/1999	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0245/1999	
04/05/1999	Débat en plénière		
04/05/1999	Débat en plénière		
04/05/1999	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0358/1999	Résumé
07/05/1999	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0473/1999	Résumé
15/06/1999	Signature de l'acte final		
17/06/1999	Fin de la procédure au Parlement		
20/07/1999	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1996/0182(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification 2003/0175(COD)

	Modification 2008/0147(COD) Modification 2017/0114(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/10729

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1996)0331 JO C 059 26.02.1997, p. 0009	10/07/1996	EC	Résumé
Comité des régions: avis	CDR0364/1996 JO C 116 14.04.1997, p. 0058	15/01/1997	CofR	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0458/1997 JO C 206 07.07.1997, p. 0017	23/04/1997	ESC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0243/1997 JO C 286 22.09.1997, p. 0008	03/07/1997	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0386/1997 JO C 286 22.09.1997, p. 0179-0217	17/07/1997	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1998)0427 JO C 261 19.08.1998, p. 0018	13/07/1998	EC	Résumé
Position du Conseil	13651/3/1998 JO C 058 01.03.1999, p. 0001	18/01/1999	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1999)0104	26/01/1999	EC	Résumé
Rapport final déposé e la commission, 1ère lecture ou lecture unique	A4-0259/1999 JO C 279 01.10.1999, p. 0009	22/04/1999	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A4-0245/1999 JO C 279 01.10.1999, p. 0009	22/04/1999	EP	
Commission: resaisine	SEC(1999)0581	28/04/1999	EC	
Texte adopté du Parlement confirmant la position arrêtée en 1ère lecture	T4-0358/1999 JO C 279 01.10.1999, p. 0021-0057	04/05/1999	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T4-0473/1999 JO C 279 01.10.1999, p. 0494-0500	07/05/1999	EP	Résumé
Comité des régions: avis	CDR0199/1999 JO C 293 13.10.1999, p. 0021	02/06/1999	CofR	
Document de suivi	SWD(2013)0001	10/01/2013	EC	Résumé
Document de suivi	SWD(2013)0269	03/07/2013	EC	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex
-----------------------	-------------------------

Acte final

Directive 1999/62 JO L 187 20.07.1999, p. 0042 Résumé
--

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

La législation communautaire spécifie les conditions dans lesquelles les États membres peuvent instaurer, s'ils le souhaitent, un système de droit d'usage (un montant à payer par les poids lourds pour emprunter le réseau routier pendant une période donnée, par exemple un jour, un mois, un an). Actuellement, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Danemark, la Belgique, le Luxembourg (et à partir du 1.1.97 la Suède) exploitent un système commun dénommé Eurovignette, tandis que l'Autriche a son propre système. Le système actuel repose sur des prélèvements forfaitaires. Il est proposé d'y introduire une différenciation en fonction du degré de détérioration de l'infrastructure imputable aux véhicules (la catégorie 1 regroupant les camions qui provoquent le moins de dommages) et de la pollution qu'ils provoquent. À cet effet, il est proposé d'utiliser les trois normes qui existent pour les poids lourds: la norme pré-1988 (dite non EURO), la norme EURO I, qui est devenue obligatoire en octobre 1993 et la norme la plus 'verte', EURO II, qui deviendra obligatoire en octobre 1996. Ces normes spécifient le niveau maximal des polluants qui peuvent être émis par les moteurs. Un camion non EURO pollue plus de deux fois que le camion EURO II le plus propre. Les taxes annuelles sur les poids lourds sont obligatoires et doivent être supérieures aux taux minimaux, qui varient en fonction du niveau de détérioration des routes imputable au véhicule. Tout en maintenant les taux minimaux existants, il est proposé d'introduire une différenciation supplémentaire sur des critères environnementaux, fondée sur la classification des véhicules en catégories non EURO, EURO I et EURO II. La Commission propose également des dispositions pour garantir que la charge fiscale pesant sur des véhicules de même type ne soit pas excessivement différente d'un État membre à l'autre: il s'agit de taux maximaux différenciés et d'une disposition permettant aux États membres de prélever des taxes annuelles moins élevées s'ils instaurent un système de droits d'usages (afin de stabiliser les taux minimaux des taxes et prélèvements totaux). Les règles actuelles stipulent que les États membres peuvent imposer, pour l'utilisation du réseau routier, soit des péages, soit des droits d'usage - mais pas les deux à la fois. Toutefois, lorsqu'un système de droits d'usage existe, il est permis d'imposer un péage pour l'utilisation de tronçons spécifiques du réseau, qu'il s'agisse de ponts, de tunnels, de routes de cols de montagne ou, à l'avenir, d'itinéraires sensibles. Dans tous les cas, les péages sont appliqués sans discrimination et de façon à gêner le moins possible la fluidité du trafic. Il est proposé de spécifier plus clairement le fait que les recettes de péages ne doivent pas dépasser les coûts de construction, d'exploitation et de développement de l'infrastructure (un pont, par exemple) pour laquelle elles sont perçues. Les États membres devraient cependant conserver la possibilité d'imposer un prélèvement supplémentaire à concurrence de 0,03 ecu/km pour couvrir les coûts environnementaux et d'autres coûts externes.

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

OBJECTIF: la proposition de directive poursuit quatre objectifs: a) approfondir le développement du marché intérieur des transports routiers; b) assurer une meilleure couverture des coûts associés à l'usage de l'infrastructure routière; c) permettre une plus grande différenciation des prélèvements, en relation avec les coûts; d) faire intervenir davantage le principe de territorialité dans la récupération des coûts résultant de l'usage de l'infrastructure routière. CONTENU: la proposition de directive est destinée à remplacer la directive 93/89/CEE, qui a été annulée par la Cour de Justice en juillet 1995, en raison d'irrégularités de procédure. Pour éviter tout vide juridique, la directive devrait garder son effet jusqu'à l'adoption d'une nouvelle législation par le Conseil. Les principales dispositions de la nouvelle proposition sont les suivantes: - l'introduction d'une plus grande différenciation dans les taux des taxes annuelles sur les véhicules et des droits d'usage pour chaque catégorie de véhicules conformément aux coûts occasionnés. Cette différenciation entraînera une augmentation de la moyenne pondérée des droits d'usage annuels, qui passera de 1020 écus à 1258 écus; à l'avenir, les droits d'usage appliqués pour une durée donnée devraient se situer dans une fourchette variant entre 750 et 2000 écus par an, compte tenu de la catégorie de dégradation routière que peut causer le poids lourd (12 tonnes au moins de charge totale admissible) ainsi que de ses émissions polluantes: - l'introduction de modifications dans les règles régissant les taxes sur les véhicules, les droits d'usage et les péages de façon à faire intervenir davantage l'aspect "utilisation" (notamment les droits d'usage et les péages) afin d'appliquer davantage le principe de territorialité dans la taxation de l'utilisation des routes; - une harmonisation complémentaire de la structure et des taux des taxes sur les véhicules et des droits dans la Communauté; - l'introduction de la possibilité d'intégrer un élément de coût externe dans les péages et les droits d'usage; - l'introduction du concept d'itinéraires "sensibles", pour lesquels un élément plus important de coût externe peut être imposé, puisque ces itinéraires sont marqués par des coûts externes plus élevés; - des exigences spécifiques pour les droits d'usage sur des périodes plus courtes. ?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur la nouvelle proposition transmise par la Commission en juillet 1996 et sur laquelle il a déjà eu un débat lors de sa session du 3/4 octobre 1996. Cette proposition s'écarte considérablement de la directive annulée. Les délégations ont convenu qu'il était urgent de remplacer la Directive 93/89 annulée par la Cour de justice. Dans l'attente de l'avis du Parlement européen, le Conseil a chargé le Comité des Représentants permanents de poursuivre l'examen de ce dossier et de lui soumettre un nouveau rapport, lors de sa prochaine session, en vue de parvenir à un accord rapide sur la position commune.

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

Le Comité reconnaît l'effort accompli par la Commission pour avoir assorti sa proposition d'une analyse, certes discutable, mais relativement complète et sérieuse, des conséquences fonctionnelles de sa proposition et pour avoir présenté un projet: respectant à la fois le principe de

différenciation selon les catégories de véhicules et suffisamment simple pour trouver une application rapide sans surcoûts administratifs; respectant le principe d'une taxation correspondant au plus près à l'utilisation effective des infrastructures; respectant de façon simple et mesurée l'intégration des coûts externes dans les différentes formes de prélèvement, en assurant les principes de non-discrimination et de compatibilité entre ces différentes formes; respectant le caractère spécifique de certaines situations et infrastructures. ?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

La commission des transports a adopté le rapport de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE, D) sur la proposition de directive du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. La directive 93/89/CEE ayant été annulée par la Cour de Justice pour irrégularités de procédure, la commission a été chargée d'examiner une proposition de la Commission européenne visant à donner une nouvelle base juridique à l'imposition des poids lourds et au prélèvement des péages et droits d'usage. Par un amendement de compromis, le rapport invite la Commission européenne à présenter dans les douze mois une proposition sur les coûts externes des différents modes de transport afin de permettre leur imputation simultanément pour tous les modes de transport. Dans un autre amendement de compromis, les droits d'usage sont réduits de 50% pour les véhicules enregistrés dans des régions périphériques. Les taux de péage sont fixés de façon à ce que les recettes qu'ils génèrent n'excèdent pas les coûts de construction, d'exploitation et de développement des infrastructures pour lesquelles ils sont perçus, plus un taux de rendement correspondant au rendement possible de projets d'investissement similaires. S'agissant du cas particulier posé par l'autoroute du Brenner, le Conseil pourrait, conformément à la procédure prévue par le Traité CE, autoriser l'Etat membre concerné à imputer un élément de coût contribuant à assurer et à maintenir une répartition durable du trafic dans la région alpine. Enfin, un autre amendement de compromis a été adopté sur le tableau de l'annexe III concernant le taux annuel maximum pour les droits d'usage (en écus/an) pour les différentes catégories de véhicules. ?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

Tout en se félicitant de l'accent mis par le Parlement sur les coûts externes, le commissaire Kinnock a déclaré que l'Exécutif avait proposé, dans la directive, la possibilité-mais non l'obligation- pour les Etats membres qui les souhaitent, d'ajouter un élément modeste de coûts externes. En conséquence, il a rejeté les amendements 9 et 17. Les amendements n.14,18,19,20,21 et 22, concernant les dispositions de la proposition de base sur les "itinéraires sensibles", ont été également rejetés. M.Kinnock n'a pas davantage accepté l'amendement 7, relatif à la notion de zones sensibles, qui est trop vague, puisque le monde entier est susceptible de rentrer dans cette notion. En revanche, il s'est rallié à l'amendement 3, qui prévoit une référence à la convention alpine. Les amendements 5,11,12 et 13 ont également été acceptés. Par contre, M.Kinnock s'est prononcé contre l'amendement 6, prévoyant une dérogation d'une durée indéterminée, plutôt que limitée dans le temps, pour les taxes minimales, et 1, relatif aux coûts externes; à ce sujet, le commissaire a précisé que l'amendement en question ne peut pas être retenu puisqu'il limiterait, entre autres, l'application des principes des coûts externes seulement au transport routier. Le commissaire ne partage pas non plus le contenu de l'amendement 24, visant à la simplification de la structure des taxes minimales sur les véhicules. Quant aux droits d'usage, il a déclaré accepter l'amendement 9, prévoyant des taux différenciés pendant les heures de pointe et la nuit, ainsi que l'amendement 15, proposant une réduction de 50% des taux pour les véhicules des régions périphériques, qui soit limitée dans le temps. En ce qui concerne le niveau des droits d'usage et leur structure, le commissaire a souligné que les niveaux annuels maximaux proposés dans l'amendement 26, en l'occurrence de 1000 à 2500 écus, étaient trop élevés. Enfin, M.Kinnock a réaffirmé la validité du système de classement des véhicules en trois catégories, selon leur capacité de porter atteinte aux infrastructures, et il a donc rejeté l'autre système proposé dans les amendements 16 à 25; il n'a pas accepté non plus les amendements 27 à 42, les mêmes que la commission des transports n'avait pas retenus.

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

En adoptant le rapport de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE, D), le Parlement européen a modifié la proposition de directive du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Par un amendement, le Parlement invite la Commission européenne à présenter dans les douze mois une proposition sur les coûts externes des différents modes de transport afin de permettre leur imputation simultanément pour tous les modes de transport. Le Parlement a également supprimé les "itinéraires sensibles". En outre, il demande que les Etats membres aient la possibilité de renoncer à la perception de droits d'usage sur les autoroutes urbaines. Par ailleurs, le Parlement propose que les droits d'usage soient réduits de 50% pour les véhicules enregistrés dans des régions périphériques. S'agissant du cas particulier posé par l'autoroute du Brenner, le Conseil pourrait, conformément à la procédure prévue par le Traité CE, autoriser l'Etat membre concerné à imputer un élément de coût contribuant à assurer et à maintenir une répartition durable du trafic dans la région alpine. Enfin, le taux annuel maximum pour les droits d'usage (en écus/an) pour les différentes catégories de véhicules a été modifié comme suit: - Catégorie de véhicule 2,3 ou 6 essieux: véhicules non-euro: 2.000 écus; Euro I: 1.500 écus; Euro II et supérieur: 1.000 écus. - Catégorie de véhicule 4 ou 5 essieux: véhicules non-euro: 2.500 écus; Euro I: 2.000 écus; Euro II et supérieur: 1.500 écus. ?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

La proposition modifiée de la Commission intègre 10 des 26 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Ces amendements tendent à: - modifier le troisième considérant en supprimant toute référence à des niveaux maximaux pour les taxes sur les véhicules; - supprimer le considérant qui autorise les Etats membres à prélever des taxes sur les véhicules inférieures aux taux minimaux pour autant qu'ils appliquent un système de droits d'usage; - supprimer l'exigence que les taxes frappant les véhicules ne doivent pas dépasser un

certain plafond proposé par la Commission; - autoriser le non-respect des taux minimaux lorsqu'il existe un système de droit d'usage; - introduire un considérant faisant référence à la Convention alpine; - souligner qu'il convient d'introduire une différenciation des taux plutôt que la différenciation limitée proposée par la Commission; - ajouter une référence au principe de territorialité; - prévoir un réexamen régulier des taxes automobiles; - prévoir une réduction de 50% des droits d'usage pour les véhicules enregistrés dans des régions périphériques; - demander que les informations à transmettre à la Commission indiquent également, par catégorie de véhicules et par catégorie de routes, la mesure dans laquelle les frais occasionnés par les transports routiers sont couverts. Parmi les amendements non retenus par la Commission, il faut mentionner ceux qui visent à: - supprimer toutes les dispositions relatives aux coûts externes et aux itinéraires sensibles, aspects auxquels la Commission attache une grande importance en vue de la création d'un système de taxation plus différencié; - introduire la notion de "zone sensible"; - laisser entendre que dans un premier temps on ne saurait opérer une différenciation importante des taxes selon les dégâts provoqués aux infrastructures et la pollution de l'air engendrée qu'au moyen de droits d'usage; - proposer une différenciation des droits d'usage selon deux classes fondées sur le nombre d'essieux des véhicules; - modifier la structure existante pour les taxes sur les véhicules minimales.?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

La position commune du Conseil intègre 6 des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture, que la Commission a acceptés et introduits dans sa proposition modifiée. La principale conséquence de l'incorporation de ces amendements est qu'il n'y a pas de plafond pour les taxes sur les véhicules. Ces taxes doivent être supérieures aux niveaux minimaux requis par la directive, qu'un système de redevances d'utilisation soit appliqué ou non. De plus, la Grèce bénéficie temporairement d'une réduction de 50% sur les redevances d'utilisation sur le fondement d'une disposition spécifique. La position commune s'écarte de la proposition modifiée sur de nombreux points: - le Conseil n'a pas suivi la Commission en ce qui concerne les concepts de coûts externes et d'itinéraires sensibles et a écarté toutes les dispositions et références relatives à ces concepts; - le Conseil n'a suivi ni la Commission, ni le Parlement européen sur la question de la différenciation de la taxation en fonction des catégories d'émission (EURO) des véhicules. Il a donc conservé dans la nouvelle directive les mêmes taux minimaux de taxation des véhicules que dans la directive 93/89/CEE; - sur la question des redevances d'utilisation, la position commune est plus proche de l'avis du Parlement que de la Commission, car elle prévoit une différenciation des taux minimaux selon deux classes fondées sur le nombre d'essieux des véhicules et selon trois classes d'émission. Les plafonds applicables aux redevances d'utilisation inclus dans la position commune sont inférieurs à ceux proposés aussi bien par le Parlement que par la Commission. Le Conseil a par ailleurs introduit de nouvelles dispositions concernant les points suivants: - en ce qui concerne la base juridique de la directive, le Conseil a ajouté l'art. 99 du Traité CE en raison de la nature fiscale des dispositions du chapitre II de la directive relatif à la taxation annuelle des véhicules; - sur la question des péages, la position commune introduit la possibilité de différencier leurs taux selon les classes d'émission des véhicules et l'heure à laquelle les infrastructures sont utilisées; - en ce qui concerne les redevances d'utilisation, une disposition spéciale a été insérée dans la position commune autorisant l'Autriche à établir un péage sur la section autoroutière reliant Kufstein au Brenner en conformité avec les conditions générales d'application des redevances d'utilisation prévues par la directive.?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

La Commission appuie la position commune qui constitue une avancée vers un cadre commun régissant des systèmes de tarification plus différenciés pour l'utilisation des infrastructures routières par les poids lourds dans l'Union. A noter que la Commission, dans une déclaration figurant au procès-verbal du Conseil, maintient que l'art. 75 du traité CE est la base légale appropriée pour développer la politique commune des transports, même si cette politique comprend certains éléments de nature fiscale.?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

En adoptant la position commune du Conseil sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, la commission des transports et du tourisme a donné son feu vert à la poursuite du développement du marché intérieur du transport routier, garantissant du même coup une meilleure couverture des coûts associés à l'utilisation des infrastructures routières. Cette proposition doit également permettre d'ajuster plus précisément les taxes sur les coûts. Le principe de territorialité jouera davantage dans le recouvrement des coûts induits par l'utilisation des infrastructures routières. La majorité de la commission, a décidé de ne pas suivre son rapporteur, M. Georg JARZEMOWSKI (PPE, D) qui proposait des modifications profondes. Par conséquent, la position commune a été approuvée telle quelle. La proposition s'applique aux taxes annuelles sur les véhicules, aux redevances d'utilisation et droits exigés pour les véhicules de transport d'un poids maximum en charge brut de moins de 12 tonnes. La position commune s'écarte largement de la proposition initiale de la Commission tout comme de la proposition telle qu'amendée en première lecture par le Parlement européen. Le Conseil a intégré quelques amendements-clés du PE. Dans la dernière version, les taxes appliquées aux véhicules ne sont plus plafonnées et sur la base d'une disposition spécifique, la Grèce se voit accorder une réduction temporaire de 50% des redevances d'utilisation, pour prendre en compte sa situation géographique. Pour ce qui est des redevances d'utilisation, une disposition particulière a été introduite dans la position commune qui autorise l'Autriche à prélever un péage sur l'autoroute entre la ville de Kufstein et le col du Brenner. On a estimé que le problème de la route du Brenner et plus particulièrement son trafic intense et sa position stratégique méritaient d'être pris en considération, comme le recommandait le PE dans son avis. La proposition ne touchera pas les véhicules en circulation dans les territoires d'outre-mer des États membres ni ceux immatriculés dans les îles Canaries, à Ceuta et Melilla, dans les Açores et à Madère. Bien que ce rapport soit programmé pour la période de session de mai à Strasbourg, la suite de la procédure demeure incertaine. Sous le traité de Maastricht, qui expire le 30 avril 1999, cette proposition relève de la procédure de coopération. Sous le traité d'Amsterdam, qui entre en vigueur le 1er mai 1999, elle relève de la procédure de codécision.

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

Suite à l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam, le Parlement européen a confirmé en tant que première lecture dans le cadre de la procédure de codécision, son avis du 17/07/1997 sur la proposition de directive. ?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE, D), le Parlement européen a approuvé, sans amendements, la position commune sur la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. ?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

OBJECTIF: approfondir le développement du marché intérieur des transports routiers; assurer une meilleure couverture des coûts associés à l'usage de l'infrastructure routière, y compris les externalités; permettre une plus grande différenciation des prélèvements, en relation avec les coûts; faire intervenir davantage le principe de territorialité dans la récupération des coûts résultant de l'usage de l'infrastructure routière.

MESURE DE LA COMMUNAUTE: Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. CONTENU: la présente directive (dite directive "Eurovignette") s'applique aux taxes sur les véhicules, aux péages et aux droits d'usage imposés aux poids lourds. Ses principaux éléments sont les suivants: - Taux maximaux des droits d'usage annuels, mensuels et hebdomadaires. Les montants maximaux, en euros, des droits d'usage, frais administratifs compris, à partir du 01/07/2000 sont les suivants: droit annuel (3 essieux max.): NON EURO: 960 euros; EURO 1: 850 euros; EURO II et moins polluants: 750 euros. Ces catégories définissent les charges imposées aux poids lourds selon les dégâts provoqués aux infrastructures et selon la pollution de l'air engendrée par ces mêmes poids lourds. Les droits mensuel et hebdomadaire sont proportionnés à la durée de l'usage de l'infrastructure. Le droit journalier est de 8 euros pour toutes les catégories de véhicules. - Réduction temporaire des droits d'usage: les Etats membres qui perçoivent des droits d'usage appliquent, pendant deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, une réduction de 50% sur les taux des droits d'usage pour les véhicules immatriculés en Grèce, en raison de la situation géopolitique de ce pays. La Commission peut décider d'autoriser une extension de cette réduction par lesdits Etats membres d'une année à une autre; - Dérogation temporaire relative aux taux minimaux des taxes sur les véhicules: pendant deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, la Grèce, l'Italie, le Portugal et l'Espagne sont autorisés à appliquer des taux réduits, égaux à 65% au moins des taux minimaux fixés à l'annexe du texte.

ENTREE EN VIGUEUR: 20/07/1999 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION: 01/07/2000. ?

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

La Commission a présenté un document de travail contenant une évaluation ex post analysant les effets de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

L'analyse prend en compte la stratégie décrite dans le [Livre Blanc sur les transports de 2011](#) en vue de constater les progrès accomplis en matière d'application des principes «utilisateur-payeur» et «pollueur-payeur».

L'évaluation ex post, qui se fonde elle-même sur les informations délivrées par les États membres complétées par des informations obtenues par des recherches, donnent des indications selon lesquelles les objectifs clés de la directive ont été atteints. Elle met également en évidence des lacunes possibles en termes de mise en œuvre.

Le rapport note également que la [directive 2011/76/UE](#) qui a récemment modifié la Directive 1999/62/CE a maintenant créé une opportunité pour les États membres de parvenir à un plus haut degré d'internalisation des coûts externes générés par les poids lourds. La nouvelle directive donne ainsi la possibilité aux États membres de taxer des poids lourds en fonction de la pollution atmosphérique et du bruit qu'ils génèrent. La possibilité de prévoir une plus grande différenciation des tarifs de péage en fonction du temps passé sur la route permet également aux opérateurs du trafic routier de mieux gérer le trafic et de réduire la congestion autoroutière. Par ailleurs, la nouvelle directive offre une motivation supplémentaire d'assigner certains revenus des péages au financement de projets alternatifs en matière de transport, mais aussi à des systèmes innovants et plus propres de transport et à des zones de parking sûres. Une analyse séparée de cette directive destinée à mettre en évidence tous les domaines qui devraient être revus en fonction de la stratégie définie dans le Livre Blanc de 2011 est prévue afin de vérifier également la bonne application des principes «utilisateur-payeur» et «pollueur-payeur» dans ce contexte.

Transports routiers: taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, Eurovignette

Ce document de travail des services de la Commission a été élaboré conformément à l'article 11 (4) de la directive 1999/62/CE. Il contient un résumé des mesures qui internalisent ou réduisent les externalités en matière de transports liées à l'environnement, au bruit et à la santé.

Le rapport:

- présente les principales conclusions d'une étude réalisée par des consultants externes en vue de recueillir des informations sur les politiques existantes en matière de tarification des externalités dans les transports. L'accent est mis sur les mesures de prix plutôt que

sur la réglementation, en ligne avec le concept économique d'«internalisation» des externalités;

- résume, conformément aux exigences de la directive «Eurovignette», les mesures réglementaires qui visent à réduire les externalités dans les transports. Il apporte à cet égard des informations complémentaires sur les derniers développements intervenus en relation avec les éléments contenus dans «l'inventaire lié à l'écologisation des transports» accompagnant la [communication sur l'écologisation des transports](#), laquelle fournit un aperçu des différents types de mesures prises pour réduire l'impact négatif des transports jusqu'au 31 mars 2008;
- fait référence à d'autres mesures non réglementaires qui contribuent également à la réduction des externalités négatives et fournit des informations actualisées sur la mise en œuvre de la stratégie d'internalisation de la Commission.