












Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures Modification Directive 1999/62/EC 1996/0182(COD) Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.15 Fiscalité de l'environnement Priorités législatives Déclaration commune 2018-19	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	 FERRANDINO Giuseppe Rapporteur(e) fictif/fictive	26/09/2019
		 THALER Barbara	
		 RIQUET Dominique	
		 HAIDER Roman	
		 DEPARNAY-GRUNENBERG Anna	
		 POREBA Tomasz Piotr	
		 FERREIRA João	
	Commission au fond précédente TRAN Transports et tourisme (Commission associée)	 REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY Christine	04/07/2017
	Commission pour avis précédente ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée)	 DANCE Seb	21/06/2017
	ECON Affaires économiques et monétaires	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Événements clés			
31/05/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0275	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/11/2017	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
24/05/2018	Vote en commission, 1ère lecture		
24/05/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
07/06/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0202/2018	Résumé
11/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
13/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
24/10/2018	Débat en plénière		
25/10/2018	Résultat du vote au parlement		
25/10/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0423/2018	Résumé
24/09/2019	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
09/10/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		

Informations techniques	
Référence de procédure	2017/0114(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 1999/62/EC 1996/0182(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen

	Comité européen des régions
Etape de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/10069

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2017)0275	31/05/2017	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0180	31/05/2017	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0181	31/05/2017	EC	
Avis motivé	AT_BUNDESRAT	PE609.367	29/08/2017	NP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES2888/2017	18/10/2017	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE615.363	08/01/2018	EP	
Comité des régions: avis		CDR3560/2017	01/02/2018	CofR	
Amendements déposés en commission		PE615.519	23/02/2018	EP	
Amendements déposés en commission		PE618.222	23/02/2018	EP	
Amendements déposés en commission		PE618.188	01/03/2018	EP	
Avis de la commission	ENVI	PE613.289	28/03/2018	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0202/2018	07/06/2018	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0423/2018	25/10/2018	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2018)755	21/11/2018	EC	

Informations complémentaires	
Document de recherche	Briefing

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

OBJECTIF: améliorer l'application des principes du «pollueur payeur» et de l'utilisateur payeur» en vue de promouvoir un transport routier durable.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: la présente initiative s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par la Commission pour créer une union de l'énergie et d'une série de propositions relatives aux transports à faibles émissions. Elle donne suite à la communication intitulée «[Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions](#)».

En 2014, le niveau des émissions de CO₂ dues au transport routier dépassait encore de 17% celui de 1990. Les voitures particulières représentent la part la plus élevée de ces émissions (plus de 60%), tandis que celle des poids lourds est en augmentation. Si la tendance actuelle se poursuit, la réduction des émissions ne sera pas suffisante pour atteindre les objectifs de l'UE fixés pour 2030 et 2050. À cela s'ajoute le fait que les infrastructures routières se dégradent dans de nombreux États membres.

La tarification routière peut jouer un rôle incitatif clé en faveur de opérations de transport plus propres et plus efficaces. Or, les progrès

accomplis dans l'objectif de la Commission d'appliquer les principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur» ont été lents. Des incohérences subsistent dans l'application d'une tarification des infrastructures routières dans l'Union.

La [directive 1999/62/CE](#) «Eurovignette» fournit le cadre juridique concernant la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certains axes routiers. Toutefois, elle ne contient pas d'éléments contribuant spécifiquement à la réduction des émissions de CO₂ provenant des transports. De plus, elle ne s'applique qu'aux poids lourds et ne concerne aucun des autres véhicules.

C'est pourquoi la Commission propose que le champ d'application de la directive soit étendu aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers, y compris les voitures particulières, de manière à garantir une tarification plus cohérente de l'utilisation des infrastructures dans le secteur du transport routier.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée prévoit la variation des redevances pour les véhicules légers en fonction de leurs émissions de CO₂ et de polluants. Cette variante peut être complétée i) par l'exigence d'appliquer des redevances pour coûts externes sur, au moins, une partie du réseau pour les véhicules utilitaires lourds et ii) par la suppression progressive des redevances fondées sur la durée pour les véhicules légers sur une période suffisamment longue.

CONTENU: la présente proposition vise à remédier aux lacunes de la législation existante (directive 1999/62/CE) en vue de contribuer à une meilleure réalisation de ses objectifs.

Champ d'application: il est proposé d'étendre le champ d'application de la directive aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers, à savoir les voitures particulières, les minibus et les camionnettes, ainsi que les autocars et les autobus.

Péages et droits d'usage: les dispositions relatives au caractère non discriminatoire et proportionné des redevances et à la perception et au paiement des péages et droits d'usage s'appliqueraient non seulement aux réseaux empruntés principalement par le trafic international (réseau routier transeuropéen et autoroutes) mais également aux autres axes routiers.

Étant donné que la tarification en fonction de la distance (péages) plutôt que de la durée (vignettes) reflète mieux l'usage, les niveaux d'émission et la pollution réels, la Commission propose de supprimer progressivement les systèmes de tarification fondés sur la durée au terme d'une phase transitoire adaptée (2023 pour les véhicules utilitaires lourds, 2027 pour les autres catégories de véhicules).

La possibilité d'exonérer les poids lourds de moins de 12 tonnes de la tarification routière serait supprimée et le champ d'application de tout système de tarification serait étendu aux autocars/autobus.

Tarification des coûts externes: il est proposé de remplacer la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale par des valeurs de référence facilement applicables et mises à jour en fonction de l'inflation et de l'évolution de la composition de la flotte.

À partir du 1^{er} janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages devraient appliquer une redevance pour coûts externes au moins sur les parties du réseau à péage pour lesquelles la pollution atmosphérique et le bruit provoqués par le trafic des véhicules utilitaires lourds sont les plus importants.

Redevance de congestion: la proposition permet l'application de redevances de congestion, en sus des redevances d'infrastructure. Toute redevance de congestion devrait s'appliquer à toutes les catégories de véhicules de manière proportionnée et équitable.

Les recettes provenant des redevances de congestion devraient être utilisées pour résoudre les problèmes de congestion, par exemple en soutenant des solutions de transport alternatives ou en supprimant les goulets d'étranglement.

Par ailleurs, la possibilité d'appliquer des majorations serait étendue et ne serait plus limitée aux seules régions montagneuses.

Variations des redevances: en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, il est proposé de supprimer progressivement la variation des redevances en fonction de la classe d'émissions EURO du véhicule.

Pour les véhicules utilitaires légers, la proposition précise les modalités de la variation des péages et des droits d'usage en fonction des performances environnementales. La variation, fondée sur les émissions tant de CO₂ que de polluants atmosphériques, devrait encourager l'utilisation de véhicules plus propres.

Notifications: l'information préalable de la Commission en ce qui concerne la tarification des coûts externes visée serait simplifiée en limitant l'information aux éléments de base.

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'UE.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR) 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.

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de [l'article 54 du Règlement du Parlement européen](#), a également exprimé son avis sur ce rapport.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Péages et droits d'usage: étant donné que la tarification en fonction de la distance (péages) plutôt que de la durée (vignettes) reflète mieux l'usage, les niveaux d'émission et la pollution réels, la Commission propose de supprimer progressivement les systèmes de tarification fondés sur la durée au terme d'une phase transitoire adaptée. Les députés estiment que la tarification routière imposée par les États membres devrait se baser sur la distance à partir de 2026 pour les voitures particulières (deux ans plus tôt que ce qu'avait proposé la Commission européenne) et à partir de 2023 pour les poids lourds et les camionnettes destinées au transport de marchandises.

À partir du 1^{er} janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds devraient s'appliquer à tous les véhicules utilitaires lourds ainsi qu'aux camionnettes destinées au transport de marchandises.

Droits d'usage (proportionnalité et égalité de traitement): la proportionnalité des droits d'usage pourrait tenir compte du caractère spécifique des opérations de transport qui ont pour origine un État membre de la périphérie de l'Union européenne.

Les députés estiment que les réseaux routiers couverts par une redevance d'infrastructure devraient offrir un niveau de sécurité routière élevé et être dotés de toutes les infrastructures nécessaires, telles que des aires de stationnement sûres et sécurisées, pour se conformer aux obligations prévues par le règlement sur les temps de repos et les durées de conduite.

Tarification des coûts externes: à partir du 1^{er} janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages devraient appliquer une redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique et sonore due au trafic aux véhicules utilitaires lourds et aux camionnettes destinés au transport de marchandises sur toutes les parties du réseau visées à la directive qui sont soumises à une redevance d'infrastructure.

À compter du 1^{er} janvier 2026, la redevance pour coûts externes imposée sur tout tronçon du réseau routier visé à la directive devrait s'appliquer de manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient appliquer des dérogations permettant d'adapter les redevances pour coûts externes dans le cas des véhicules présentant un intérêt historique.

Redevance de congestion: les députés proposent que les redevances de congestion puissent être introduites ou maintenues indépendamment des redevances d'infrastructure. Les États membres pourraient décider d'exonérer les autobus et les autocars pour promouvoir les transports collectifs ainsi que le développement socio-économique et la cohésion sociale.

Le niveau des redevances devrait être revu chaque année, afin de veiller à ce qu'elles ne dépassent pas les coûts de la congestion supportés par chaque État membre et générés sur les tronçons routiers soumis à une redevance de congestion.

Majorations: la majoration ne devrait pas excéder 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée, sauf dans les régions montagneuses, où les coûts d'infrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants, auquel cas la majoration ne pourrait excéder 50%.

Variation des redevances: les députés proposent qu'à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, les véhicules à émissions nulles bénéficient d'une réduction des redevances d'infrastructure de 50 % par rapport au taux le plus bas. Le fonctionnement sans émissions bénéficierait de la même réduction pour autant qu'il puisse être prouvé.

Les États membres pourraient prendre en compte l'amélioration des performances environnementales du véhicule utilisant des carburants alternatifs. Un abonnement permanent ou tout autre dispositif agréé par l'exploitant d'un système de péage devrait permettre aux usagers de bénéficier d'une variation du montant des péages qui récompense les performances environnementales améliorées du véhicule après conversion.

Abattements: pour ce qui est des véhicules légers, en particulier pour les usagers utilisant fréquemment leurs véhicules dans des zones d'habitat dispersé et dans les banlieues, les États membres pourraient prévoir des abattements sur la redevance d'infrastructure, à condition par exemple que ces abattements contribuent à la cohésion sociale ou qu'ils assurent la mobilité des régions périphériques ou éloignées.

Les États membres pourraient introduire une exonération forfaitaire kilométrique sur un tronçon routier spécifique, en tenant compte des schémas de mobilité et de l'intérêt économique des régions périphériques.

Dans les zones montagneuses et les régions périphériques, les États membres pourraient, sous certaines conditions, faire varier les taux des péages pour les véhicules lourds en fonction de la distance parcourue par le véhicule soumis au péage afin de réduire au minimum les incidences socio-économiques.

Usage des recettes: afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes devraient être utilisées pour l'entretien et la maintenance du réseau routier, et l'optimisation du système de transport dans son ensemble.

Les recettes devraient être utilisées pour i) réduire la pollution atmosphérique et sonore due au transport routier; ii) financer des modes de transport collectifs et durables; iii) développer des infrastructures pour carburants alternatifs; iv) financer le réseau transeuropéen de transport et de supprimer les goulets d'étranglement.

Les députés proposent que les recettes générées par les redevances soient utilisées sur le territoire du tronçon routier sur lequel elles s'appliquent.

Les États membres devraient indiquer de façon claire comment sont utilisées les recettes générées par les redevances des usagers de la route. Ils devraient publier les résultats découlant du réinvestissement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, tout comme les retombées positives sur la sécurité routière, l'incidence environnementale et la congestion du trafic routier.

Les députés proposent enfin d'établir dans chaque État membre une autorité indépendante de supervision des systèmes de péage et de garantir à tous les usagers de la route un niveau d'information élevé sur l'utilisation des recettes.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Le Parlement européen a adopté par 398 voix pour, 179 contre et 32 abstentions, une résolution législative 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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit:

Péages et droits d'usage: la directive proposée vise à contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de IUE pour le secteur des transports et à rendre les redevances routières plus équitables. Étant donné que la tarification en fonction de la distance (péages) plutôt que de la durée (vignettes) reflète mieux l'usage, les niveaux d'émission et la pollution réels, le projet de directive supprimerait

progressivement les systèmes de tarification fondés sur la durée au terme d'une phase transitoire adaptée.

Le Parlement a estimé que la tarification routière imposée par les États membres devrait se baser sur la distance à partir de 2027 pour les voitures particulières et à partir de 2023 pour les poids lourds et les camionnettes destinées au transport de marchandises dont la masse en charge maximale autorisée est comprise entre 2,4 tonnes et 3,5 tonnes et qui ont une hauteur supérieure à 2 mètres.

À partir du 1^{er} janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds devraient s'appliquer à tous les véhicules utilitaires lourds ainsi qu'aux camionnettes destinées au transport de marchandises.

Droits d'usage (proportionnalité et égalité de traitement): la proportionnalité des droits d'usage pourrait tenir compte du caractère spécifique des opérations de transport qui ont pour origine un État membre de la périphérie de l'Union européenne.

Selon le texte amendé, les réseaux routiers couverts par une redevance d'infrastructure devraient offrir un niveau de sécurité routière élevé et être dotés de toutes les infrastructures nécessaires, telles que des aires de stationnement sûres par tous les temps, pour se conformer aux obligations prévues par le règlement sur les temps de repos et les durées de conduite.

Tarification des coûts externes: à partir du 1^{er} janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages devraient appliquer une redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique et sonore due au trafic aux véhicules utilitaires lourds et aux camionnettes destinés au transport de marchandises sur toutes les parties du réseau visées à la directive qui sont soumises à une redevance d'infrastructure.

À compter du 1^{er} janvier 2026, la redevance pour coûts externes imposée sur tout tronçon du réseau routier devrait s'appliquer de manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient appliquer des dérogations permettant d'adapter les redevances pour coûts externes dans le cas des véhicules présentant un intérêt historique.

Redevance de congestion: une redevance de congestion imposée sur tout tronçon du réseau routier s'appliquerait d'une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient toutefois décider d'exonérer les autobus et les autocars pour promouvoir les transports collectifs ainsi que le développement socio-économique et la cohésion sociale.

Majorations: la majoration ne devrait pas excéder 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée, sauf dans les régions montagneuses, où les coûts d'infrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants, auquel cas la majoration ne pourrait excéder 50%.

Variation des redevances: le Parlement a proposé qu'à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, les véhicules à émissions nulles bénéficient d'une réduction des redevances d'infrastructure de 50 % par rapport au taux le plus bas. Le fonctionnement sans émissions bénéficierait de la même réduction pour autant qu'il puisse être prouvé.

Les États membres pourraient prendre en compte l'amélioration des performances environnementales du véhicule utilisant des carburants alternatifs. Un abonnement permanent ou tout autre dispositif agréé par l'exploitant d'un système de péage devrait permettre aux usagers de bénéficier d'une variation du montant des péages qui récompense les performances environnementales améliorées du véhicule après conversion.

Abattements: pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds et des camionnettes destinés au transport de marchandises, les États membres pourraient prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure, à condition que ces abattements ou réductions n'excèdent pas 20% de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement et ceux utilisés pour le transport local ou habituel, ou les deux.

Pour ce qui est des véhicules légers, en particulier pour les usagers utilisant fréquemment leurs véhicules dans des zones d'habitat dispersé et dans les banlieues, les États membres pourraient prévoir des abattements sur la redevance d'infrastructure, à condition par exemple que la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, que ces abattements contribuent à la cohésion sociale ou qu'ils assurent la mobilité des régions périphériques ou éloignées.

Les États membres pourraient introduire une exonération forfaitaire kilométrique sur un tronçon routier spécifique, en tenant compte des schémas de mobilité et de l'intérêt économique des régions périphériques.

Dans les zones montagneuses et les régions périphériques, les États membres pourraient, sous certaines conditions, faire varier les taux des péages pour les véhicules lourds en fonction de la distance parcourue par le véhicule soumis au péage afin de réduire au minimum les incidences socio-économiques.

Usage des recettes: les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes devraient être utilisées pour l'entretien et la maintenance du réseau routier, et l'optimisation du système de transport dans son ensemble.

Les recettes devraient être utilisées pour i) réduire la pollution atmosphérique et sonore due au transport routier; ii) financer des modes de transport collectifs et durables; iii) développer des infrastructures pour carburants alternatifs; iv) financer le réseau transeuropéen de transport et de supprimer les goulets d'étranglement.

Les députés ont enfin proposé d'établir dans chaque État membre une autorité indépendante de supervision des redevances d'infrastructure chargée de veiller au respect de la directive.