



Bruxelles, le 17 novembre 2017  
(OR. en)

14426/17

---

---

**Dossiers interinstitutionnels:**

2017/0114 (COD)

2017/0115 (CNS)

2017/0128 (COD)

---

---

TRANS 488  
FISC 267  
ENV 939  
CODEC 1835

**NOTE**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1re partie)/Conseil
N° doc. préc.:	13772/1/17 REV 1
Objet:	<p><b>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</b> Dossier interinstitutionnel: 2017/0114 (COD)</p> <p><b>Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, en ce qui concerne certaines dispositions concernant la taxation des véhicules</b> Dossier interinstitutionnel: 2017/0115 (CNS)</p> <p><b>Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)</b> Dossier interinstitutionnel: 2017/0128 (COD)</p> <p>– Débat d'orientation</p>

---

**1. INTRODUCTION**

Le 31 mai 2017, la Commission a présenté son paquet "mobilité", qui contenait un ensemble d'initiatives relatives au fonctionnement du marché du transport routier, aux conditions sociales et à la taxation pour l'utilisation des infrastructures routières.

La révision proposée de la **directive "Eurovignette"** se fonde sur une application plus large des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur. Les principales modifications portent sur les points suivants:

- l'élargissement du champ d'application de la directive pour y inclure les autobus et autocars, les utilitaires légers et les voitures particulières;
- la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée, notamment dans la mesure où la tarification en fonction de la durée ne reflète pas tout à fait le coût effectif de l'utilisation de l'infrastructure, y compris les externalités négatives (pollution atmosphérique, changement climatique, bruit, etc.);
- la variation des taxes en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> pour inciter à la réduction de ces émissions et la simplification de l'application de la tarification des coûts externes pour mieux refléter le coût de la pollution atmosphérique et du bruit. La proposition prévoit également de taxer l'utilisation des infrastructures durant les heures où le réseau est saturé et d'élargir la possibilité d'appliquer une majoration sur certains tronçons;
- enfin, la proposition vise à rendre l'utilisation des recettes de péage plus transparente et à donner des informations sur la qualité des infrastructures.

Par ailleurs, une autre proposition de révision de la directive concerne la **réduction** sur cinq ans de la taxe annuelle minimale sur les véhicules sur les poids lourds.

La révision de la **législation sur les systèmes de télépéage** vise à supprimer les obstacles commerciaux et réglementaires au *service européen de télépéage* (SET) pour permettre aux usagers de régler, dans l'ensemble de l'UE, sur la base d'un seul contrat et d'une seule facture, les péages à l'aide d'un seul appareil embarqué et à faciliter le recouvrement des redevances routières impayées par les conducteurs de véhicules immatriculés dans un autre État membre. La révision de la directive SET prévoit:

- un cadre plus souple pour le télépéage, notamment en termes de solutions techniques, afin d'assurer une véritable interopérabilité dans l'ensemble de l'Union;

- l'extension du champ d'application de la directive pour englober les systèmes utilisant la technologie de reconnaissance automatique des plaques;
- et enfin, la création d'un système permettant aux États membres d'échanger des informations sur l'identité des contrevenants.

## 2. TRAVAUX AU SEIN DES INSTANCES PREPARATOIRES DU CONSEIL

Le groupe "Transports terrestres" a entamé ses discussions en juin 2017. Après une présentation générale le 1<sup>er</sup> juin 2017, les études d'impact ont été examinées le 21 juin 2017. Sous la présidence estonienne, ces propositions et leurs dispositions ont été examinées les 11 et 14 septembre, ainsi que les 6 et 23 octobre 2017. Lors de sa réunion du 28 septembre, le groupe "Questions fiscales" a recommandé que la proposition relative à la taxation des véhicules" (proposition 2017/0115 (CNS)) soit examinée par le groupe "Transports terrestres".

Dans l'ensemble, les États membres sont favorables aux principes de "pollueur-payeur" et d'"utilisateur-payeur". Cependant, ils ont des positions divergentes sur la manière dont ces principes devraient être appliqués. Un certain nombre de points fondamentaux ont été soulevés au cours des premières discussions concernant la révision de l'"Eurovignette":

- l'inclusion des véhicules de moins de 3,5 tonnes et des autobus dans le champ d'application;
- les détails concernant l'application du principe du pollueur-payeur, comme l'inclusion de la classification des émissions de CO<sub>2</sub> et les modifications proposées à la tarification des coûts externes;
- la flexibilité du choix entre des redevances fondées sur la distance ou sur la durée, ou une combinaison des deux systèmes en fonction du type de véhicule; et
- la flexibilité dans l'usage des recettes générées par les redevances de congestion et par les majorations;
- l'extension de la possibilité d'appliquer des majorations pour qu'elle ne soit plus limitée aux seules régions montagneuses;
- le renforcement des exigences en matière de déclaration concernant les recettes de péage, l'usage de ces recettes et la qualité des routes à péage;

- des délais de transposition appropriés pour les modifications proposées.

En ce qui concerne la refonte de la directive "SET", les discussions ont porté sur les points suivants:

- la création d'un système d'échange d'informations sur les contrevenants qui a, dans l'ensemble, été bien accueillie, plusieurs États membres demandant que soient accélérés les travaux relatifs à cette mesure; et
- la liste des technologies qui peuvent être utilisées pour les systèmes de télépéage a généralement été considérée comme étant un élément essentiel de l'acte juridique, et à intégrer dans le champ d'application de la directive;
- l'adéquation du délai de transposition.

### 3. QUESTIONS

Les ministres sont invités à donner des orientations sur les questions suivantes.

#### **Eurovignette:**

1. L'extension du champ d'application de la directive "Eurovignette" afin d'englober tous les véhicules se justifie-t-elle en termes d'objectifs politiques, notamment de finances publiques, d'équité sociale, d'égalité des conditions entre les modes de transport et de juste répartition des coûts entre tous les usagers? Tous les véhicules doivent-ils être traités de la même manière?
2. Les objectifs à long terme de financement durable des infrastructures, de réduction des émissions et de la congestion seraient-ils mieux atteints en passant au fil du temps à un système fondé sur la distance? Quel serait l'horizon temporel? Quels sont les avantages et les inconvénients d'un système fondé sur la distance? Les recettes générées devraient-elles être réinvesties au profit des usagers?

#### **SET:**

1. Les ministres sont-ils d'accord pour estimer que le paiement des péages à l'étranger devrait être simplifié en améliorant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et en facilitant l'accès des prestataires du service européen de télépéage au marché de la perception par télépéage? Quels seraient, de l'avis des ministres, les instruments législatifs les plus appropriés pour apporter ces modifications?