

Bruxelles, le 1^{er} juin 2017
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2017/0114 (COD)

9672/17
ADD 2

TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927
IA 95

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	1 ^{er} juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2017) 181 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION - RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de directive du Conseil et du Parlement européen modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et 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 relatives aux taxes sur les véhicules

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2017) 181 final.

p.j.: SWD(2017) 181 final

Bruxelles, le 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de directive du Conseil et du Parlement européen modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

et

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 relatives aux taxes sur les véhicules

{COM(2017) 275 final}

{COM(2017) 276 final}

{SWD(2017) 180 final}

Résumé de l'analyse d'impact
Analyse d'impact concernant la révision de la directive 1999/62/CE
A. Nécessité d'une action
Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?
Quatre problèmes sont examinés: 1. Le transport routier est responsable de 17 % des émissions de CO₂ de l'UE et l'utilisation de véhicules à émissions faibles et nulles est insuffisante pour atteindre les objectifs en matière de climat et d'énergie pour 2030. 2. La qualité des routes de l'UE se dégrade, en raison de la baisse des investissements dans les infrastructures et des reports des travaux d'entretien ne tenant pas compte des conséquences économiques à long terme. 3. Certains États membres ont introduit des redevances fondées sur la durée (vignettes), qui instaurent une discrimination à l'égard des conducteurs étrangers et occasionnels. 4. La pollution atmosphérique et la congestion engendrées par les véhicules routiers représentent des coûts importants pour la société. Tous ces problèmes pourraient être résolus au moyen d'une tarification routière équitable et efficace. Or, les péages sont appliqués de manière incomplète et fragmentaire dans l'UE, reflétant difficilement le coût réel de l'utilisation des routes.
Quels sont les objectifs à atteindre?
L'objectif est de promouvoir un transport routier durable et équitable grâce à une application plus large des principes de l'«utilisateur payeur» et du «pollueur payeur»: 1. contribuer à la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports au moyen de la tarification; 2. contribuer à une qualité adéquate des routes; 3. veiller à ce que les systèmes de tarification routière ne soient pas discriminatoires envers les conducteurs non-résidents; et 4. utiliser la tarification routière comme un outil efficace dans la réduction de la pollution atmosphérique et de la congestion.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?
Le niveau élevé des émissions de CO₂ est un problème mondial qui nécessite une action concertée à tous les niveaux. Le problème de la discrimination envers les conducteurs non résidents est, par nature, transfrontalier et ne peut être résolu qu'à un niveau supranational. La dégradation de la qualité des routes, la pollution atmosphérique et la congestion ont des implications tant au niveau local qu'à l'échelle de l'UE. La coordination des actions nationales est nécessaire pour garantir la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'ensemble de l'Union.
B. Les solutions
Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?
Les diverses options se caractérisent par des degrés d'intervention différents, allant de relativement léger à lourd. Les mesures les plus importantes de l'option 1 consistent à simplifier les dispositions existantes, à étendre le champ d'application aux autobus/autocars et, pour ce qui est des dispositions relatives à la non-discrimination, à l'étendre aux véhicules légers. L'option 2 s'inspire de l'option 1 et introduit la variation des redevances en fonction des émissions de CO₂ avec la suppression progressive des vignettes pour les véhicules utilitaires lourds (poids lourds et autobus/autocars), tout en encourageant l'introduction de redevances fondées sur la distance. L'option 3, qui comprend deux variantes, comporte des mesures supplémentaires visant les voitures et les camionnettes et destinées à réduire la congestion dans les zones interurbaines (3a et 3b) ainsi que les émissions de CO₂ et de polluants, en établissant une différenciation des péages et des droits d'usage pour les véhicules

légers (option 3b).

L'option 4 prévoit la suppression progressive des vignettes pour tous les véhicules et impose l'application aux véhicules utilitaires lourds de redevances pour coûts externes.

L'option 3b est l'option privilégiée. L'option 4 serait plus efficace pour atteindre les objectifs, mais elle entraîne des coûts plus élevés. Sous réserve de décision politique, certaines mesures de l'option 4 pourraient être ajoutées à l'option 3b avec une période d'introduction progressive suffisamment longue pour permettre une adaptation graduelle et répartir les coûts.

Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

L'option 1 est largement soutenue par les parties intéressées, même si certains États membres s'opposent à des mesures concernant la qualité des routes. La promotion des véhicules à faibles émissions (option 2) bénéficie d'un large soutien, tandis qu'un petit nombre d'États membres sont opposés à la suppression progressive des vignettes pour les poids lourds. Les mesures relatives à l'application de redevances de congestion (option 3) ont été accueillies avec un certain scepticisme, mais les parties intéressées conviennent qu'en cas de mise en œuvre, ces redevances devraient s'appliquer à tous les véhicules. L'option 4 a reçu un accueil réservé, car elle contient des obligations strictes pour les États membres.

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

L'option 3b aurait pour effet

- de réduire les coûts de la congestion de 9 milliards d'EUR d'ici à 2030, d'augmenter les recettes des péages de 10 milliards d'EUR/an et de contribuer à accroître de 25 % l'investissement dans les routes;
- de réduire sensiblement les émissions de CO₂, de NO_x et de particules;
- d'améliorer la santé publique et de réduire les coûts de la pollution atmosphérique et des accidents (370 millions d'EUR d'ici à 2030);
- de permettre de créer jusqu'à 208 000 nouveaux emplois et de générer des avantages supplémentaires correspondant à 0,19 % du PIB; et
- de contribuer à l'égalité de traitement des citoyens de l'UE en réduisant de moitié le prix des vignettes de courte durée.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?

Les coûts pourraient augmenter de 1,1 % pour le transport de marchandises, sans varier pour le transport de passagers. Les coûts pour les autorités englobent le déploiement de nouveaux systèmes de péage ou l'extension des systèmes existants pour les États membres concernés (investissement unique de 1,2 à 1,4 milliard d'EUR au total), et des coûts d'exploitation de 168 à 200 millions d'EUR/an. L'extension de la tarification routière à de nouvelles portions du réseau et à de nouveaux groupes d'utilisateurs pourrait entraîner une hausse de 198 à 228 millions d'EUR/an des coûts de mise en conformité pour les usagers de la route.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

Près de 100 % des entreprises de transport routier sont des PME. L'extension des péages routiers entraînerait pour eux une augmentation des coûts de mise en conformité, mais la plupart des coûts supplémentaires sont répercutés sur les clients de sorte que l'augmentation des prix serait marginale (moins de 0,25 %). La possibilité de réduire les taxes sur les véhicules pourrait compenser en partie la hausse des coûts.

L'accroissement des investissements dans les infrastructures aurait un impact positif considérable sur le secteur de la construction.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

Le secteur public bénéficiera de recettes supplémentaires, aux dépens de l'investissement dans le déploiement et l'exploitation de nouveaux systèmes de télépéage. L'incidence nette sur les budgets des États membres pourrait représenter un excédent de près de 10 milliards d'EUR par an.

Y aura-t-il d'autres incidences notables?

La consommation de gazole devrait fortement diminuer (baisse de 1,3 %).

Proportionnalité?

L'initiative contribue simplement à la réalisation des objectifs. Plutôt que d'imposer l'application de la tarification routière, elle coordonne et facilite l'action au niveau national. Les coûts pour les États membres, les entreprises et les citoyens sont limités par rapport aux avantages potentiels. Elle ne va donc pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre les problèmes recensés et atteindre les objectifs.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

La Commission procédera à une évaluation de la nouvelle législation en 2025.