



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 2 septembre 2011 (07.09)
(OR. en, it)

Dossier interinstitutionnel:
2008/0147 (COD)

13134/11
ADD 1

CODEC 1256
TRANS 220
FISC 108
ENV 628

ADDENDUM À LA NOTE POINT "I/A"

du: Secrétariat général du Conseil

au: Coreper/Conseil

Objet: 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 (**deuxième lecture**)

- Approbation des amendements du Parlement européen (**AL + D**)
Déclarations
-

Déclaration de la Commission concernant l'article 9, paragraphe 2

"La Commission confirme que l'article 9, paragraphe 2, de la directive 2011/.../UE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE n'impose pas d'obligations contraignantes aux États membres."

Déclaration de la Commission concernant le considérant 25

"Au considérant 25 de la directive 2011/.../UE, les termes "situés à une distance raisonnable" doivent être interprétés comme désignant les itinéraires de substitution représentant des variations minimales de la distance parcourue dans le corridor, vers lesquels il peut être démontré qu'une proportion importante du trafic à longue distance peut être détournée à la suite de l'instauration de la majoration, et sur lesquels le trafic détourné en raison de l'application de la majoration représenterait une proportion importante du trafic à longue distance."

Déclaration de l'Irlande

"L'Irlande note qu'il n'est pas approprié de fonder la proposition visant à modifier la directive Eurovignette sur la seule base juridique de l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, étant donné qu'il s'agit d'une mesure législative qui contient d'importantes dispositions de nature fiscale.

Conformément aux observations qu'elle a formulées précédemment en pareilles circonstances, l'Irlande maintient que lorsque des actes législatifs de l'UE contiennent des dispositions de nature fiscale, ils devraient avoir pour base juridique un des articles du traité portant sur les questions fiscales, soit en tant que base juridique unique, soit en tant que base juridique associée à d'autres bases juridiques.

Dans le cas présent, l'Irlande estime que l'article 113 aurait dû être utilisé comme base juridique pour la directive modificative.

L'Irlande soutient l'internalisation des coûts externes sur une base équilibrée pour tous les modes de transport dans l'intérêt d'un développement économique durable.

Toutefois, l'application de ce principe doit être assurée d'une manière qui ne se traduise pas par le ciblage d'un mode de transport ou d'un usager des transports en particulier.

Dans la crise économique actuelle, toute mesure susceptible d'augmenter les coûts de nos biens ou services est un sujet de préoccupation grave pour l'Irlande."

Déclaration de l'Italie

"Bien qu'elle partage les aspirations écologiques qui sont à la base de la proposition de modification de la directive *Eurovignette*, l'Italie - à son grand regret - émet un vote négatif sur le texte auquel ont abouti les négociations longues et complexes durant lesquelles elle n'a, du reste, jamais manqué d'apporter sa contribution constructive. Le texte sur lequel un accord final est intervenu soulève toutefois de sérieux doutes.

En effet, la directive accentue encore l'incidence du coût du transport sur la valeur des marchandises transportées, dans une phase de reprise économique difficile, sans apporter de certitudes que les ressources générées seront transférées pour procéder aux actions nécessaires et identifiables en matière d'infrastructures. Un système européen dans lequel plus de 90 % des marchandises circulent désormais par route et où le coût de la logistique dépasse dans certains cas 25 % est encore grevé de charges qui ne sont pas réinvesties dans le secteur des réseaux d'infrastructures ni dans le secteur des transports dans son ensemble. Ce faisant, on confère à la directive une nature essentiellement fiscale, - ce qui conduit à s'interroger sur le bien-fondé de la base juridique adoptée qui se réfère aux "transports", - qui est manifestement en contradiction avec la stratégie Europe 2020 et avec la politique de cohésion et cause en outre un lourd préjudice au secteur du transport routier qui, alors qu'il génère des ressources, ne tire aucun avantage, par exemple, en termes d'amélioration de l'efficacité de l'offre d'infrastructures.

Plus particulièrement, l'Italie émet de sérieux doutes par rapport au fait que l'on n'ait même pas introduit la disposition concernant l'affectation particulière minimale, appelée "mini-earmarking", c'est-à-dire une disposition prévoyant que les ressources provenant, pour les coûts externes, des coefficients multiplicateurs destinés à tenir compte du relief montagneux soient réinvesties en faveur des projets prioritaires du réseau RTE.

Elle s'interroge par ailleurs sur les dispositions laissant dans l'incertitude le cadre juridique applicable aux fins de l'imposition de la majoration (en l'absence de références spécifiques à une délimitation incontestable en termes de distance), rendant ainsi possible une application arbitraire de ce surplus de péage.

En outre, la directive ne tient pas compte des spécificités que présentent certains pays de l'Union européenne comme l'Italie, telles que le relief, le nombre de cols à franchir, la forte anthropisation du territoire, et elle finit par avoir une incidence considérable sur la compétitivité des processus de production (les "multiplicateurs", destinés à prendre en compte le relief montagneux, entraînent de fortes augmentations des coûts externes applicables, ce qui est pénalisant pour la croissance et le développement).

En totale et flagrante contradiction avec l'objectif déclaré (également confirmé dans le récent Livre blanc de 2011 sur les transports), les discussions relatives à la modification de la directive Eurovignette n'ont pas permis de créer un cadre financier rénové, destiné à permettre le développement d'un système intégré et efficace et à garantir le soutien nécessaire à l'achèvement des infrastructures stratégiques dont l'Union européenne a besoin.

Il conviendrait qu'à l'avenir, en particulier dans des dossiers d'une telle importance, les revendications légitimes des uns et des autres soient dûment mises en balance afin que soient trouvées des solutions équilibrées ne pénalisant aucun État membre en particulier, ce qui permettrait d'éviter par la même occasion un durcissement des positions de chacun."

Déclaration du Royaume-Uni et de la Suède

"Le Royaume-Uni et la Suède notent qu'il n'est pas approprié de fonder la proposition visant à modifier la directive Eurovignette sur la seule base juridique de l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, étant donné qu'il s'agit d'une mesure législative qui contient d'importantes dispositions de nature fiscale.

Conformément aux observations qu'ils ont formulées précédemment en pareilles circonstances, le Royaume-Uni et la Suède maintiennent que lorsque des actes législatifs de l'UE contiennent des dispositions de nature fiscale, ils devraient avoir pour base juridique un des articles du traité portant sur les questions fiscales, soit en tant que base juridique unique, soit en tant que base juridique associée à d'autres bases juridiques.

Dans le cas présent, le Royaume-Uni et la Suède estiment que l'article 113 aurait dû être utilisé comme base juridique pour la directive modificative.

Le soutien apporté par le Royaume-Uni et la Suède à cette directive est sans préjudice de leur position sur des mesures similaires à l'avenir."

Déclaration de la Commission sur les tableaux de correspondance

"La Commission rappelle son engagement à faire en sorte que les États membres établissent des tableaux de correspondance entre les mesures de transposition qu'ils adoptent et la directive de l'Union européenne et qu'ils les communiquent à la Commission, dans le cadre de la transposition de la législation de l'Union européenne. Cette démarche participe d'une volonté de servir les intérêts des citoyens, d'améliorer le processus législatif et d'accroître la transparence juridique, ainsi que de faciliter l'examen de l'alignement des réglementations nationales sur les dispositions arrêtées au niveau de l'Union européenne.

La Commission regrette le manque de soutien envers la disposition incluse dans sa 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 (directive "Eurovignette"), qui avait pour but de rendre obligatoire l'établissement des tableaux de correspondance.

Dans un esprit de compromis et afin de permettre l'adoption sans délai de cette proposition, la Commission est disposée à accepter de remplacer la disposition qui figure dans le dispositif sur le caractère obligatoire de l'établissement des tableaux de correspondance par un considérant ad hoc encourageant les États membres à adopter cette pratique. Elle communiquera des informations dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de l'accord en séance plénière et présentera, à l'issue de la période de transposition, un rapport sur la façon dont les États membres établissent, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux illustrant, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et dont ils les rendent publics.

Cependant, la position adoptée par la Commission dans ce dossier ne saurait être considérée comme un précédent. La Commission poursuivra ses efforts en vue de dégager, avec le Parlement européen et le Conseil, une solution satisfaisante à cette question institutionnelle horizontale."

Déclaration des présidences hongroise, polonaise, danoise et chypriote du Conseil

"Nous déclarons par la présente que l'accord intervenu entre le Conseil et le Parlement européen lors du trilogue du 23 mai 2011 concernant la 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 (directive "Eurovignette") ne préjuge pas du résultat des négociations interinstitutionnelles portant sur les tableaux de correspondance."

Déclaration du Parlement européen

"Le Parlement européen regrette que le Conseil n'ait pas été disposé à accepter la publication obligatoire de tableaux de correspondance dans le contexte de la proposition de modification de la directive 1999/62/CE. Je déclare par la présente que l'accord conclu entre le Parlement européen et le Conseil lors du trilogue du 23 mai 2011 concernant la 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 (directive "Eurovignette") ne préjuge pas du résultat des négociations interinstitutionnelles portant sur les tableaux de correspondance.

Le Parlement européen invite la Commission européenne à le tenir informé, dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de l'accord en séance plénière, et à présenter, à l'issue de la période de transposition, un rapport sur la façon dont les États membres établissent leurs propres tableaux illustrant, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et dont ils les rendent publics."
