

Bruxelles, le 28 octobre 2022
(OR. en)

13790/22

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0115(CNS)**

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Projet de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, en ce qui concerne certaines dispositions concernant la taxation des poids lourds – Accord politique

I. CONTEXTE

1. Le 31 mai 2017, la Commission a publié sa 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 véhicules¹.
2. La Commission a présenté la proposition ainsi qu'une autre proposition visant à modifier la directive 1999/62/CE en ce qui concerne les péages et les droits d'usage² dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. Ensemble, ces deux propositions visent à promouvoir l'application de la tarification du transport routier liée à la distance parcourue afin d'encourager des opérations de transport routier plus propres et plus efficaces.
3. La proposition relative aux péages et aux droits d'usage visait à supprimer progressivement les redevances fondées sur la durée ("vignettes") et à étendre le principe de la tarification routière à un plus grand nombre de véhicules, sur la base de méthodes de calcul des redevances routières plus simples et plus écologiques.

¹ Doc. 10175/17.

² Doc. 9672/17.

4. L'objectif de la proposition relative à la taxation des véhicules était d'offrir aux États membres une plus grande marge de manœuvre pour diminuer les taxes sur les poids lourds en réduisant progressivement les taux minimaux de taxation fixés à l'annexe de la directive 1999/62/CE (ci-après dénommée "directive Eurovignette").
5. Bien que la directive Eurovignette ait été modifiée à deux reprises avant 2017³, les dispositions relatives à la taxation des véhicules sont restées inchangées depuis l'adoption de la directive initiale en 1999, ce qui a érodé la valeur des niveaux minimaux figurant dans son annexe.
6. Entre-temps, la plupart des États membres ont commencé à taxer les poids lourds en fonction de la distance parcourue en introduisant des péages. Néanmoins, ils sont toujours tenus de percevoir des taxes sur les poids lourds, qui, de par leur nature, ne reflètent pas une utilisation particulière des infrastructures.
7. Le Comité européen des régions a rendu son avis sur la proposition relative à la taxation des véhicules le 31 janvier 2018⁴, le Comité économique et social européen le 2 mars 2018⁵ et le Parlement européen le 4 juillet 2018⁶. Tous ces avis soutiennent l'objectif de la proposition de la Commission.

II. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

8. En septembre 2017, sous la présidence estonienne du Conseil, il a été décidé de traiter les deux propositions modifiant la directive Eurovignette sous la forme d'un paquet au sein du groupe "Transports terrestres". La proposition relative à la taxation des véhicules a donc été présentée au sein de ce groupe le 23 octobre 2017. Par la suite, les travaux sur la proposition ont été interrompus dans l'attente de progrès en ce qui concerne la proposition sur les péages et les redevances routières.

³ Par la directive 2006/38/CE et la directive 2011/76/UE.

⁴ Avis du Comité européen des régions "L'Europe en mouvement: promouvoir des solutions de mobilité sans discontinuité", CDR3560/2017.

⁵ Avis du Comité économique et social européen, EESC-2017-2888.

⁶ Résolution législative du Parlement européen du 4 juillet 2018 sur la 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 à la taxation des véhicules, P8_TA(2018)0289.

9. Entre-temps, les discussions sur la proposition relative aux péages et aux redevances routières ont avancé dans le cadre des trilogues. En 2021, le Comité des représentants permanents et la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement européen ont confirmé l'accord intervenu lors des trilogues, et, le 17 janvier 2022, le Parlement européen a approuvé la position du Conseil en première lecture sans amendements. L'acte a ensuite été publié au Journal officiel le 4 mars 2022⁷.
10. Étant donné que la proposition relative aux redevances routières a été adoptée et que la proposition relative à la taxation des poids lourds était toujours sur la table, la présidence tchèque a décidé de reprendre les discussions sur la proposition au sein du groupe "Questions fiscales", en tenant compte de la base juridique de la proposition (article 113 du TFUE) et du principal sujet de la proposition (fiscalité). La présidence a organisé des réunions du groupe "Questions fiscales" sur la proposition le 15 septembre et le 7 octobre 2022.
11. Lors de la première réunion, la Commission a présenté sa proposition, l'inscrivant dans le cadre du premier train de mesures sur la mobilité. La directive à l'examen est la seule partie qui n'a pas encore été adoptée. La Commission a expliqué que la prévention de la réimmatriculation transfrontière des véhicules à des fins fiscales est garantie par les instruments du train de mesures adoptés en 2020: la directive sur le détachement des conducteurs⁸, le règlement relatif aux durées de conduite, aux temps de repos et au tachygraphe⁹ et le règlement concernant l'accès au marché du transport de marchandises par route de l'UE¹⁰.

⁷ JO L 69 du 4.3.2022, p. 1.

⁸ Directive (UE) 2020/1057 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012, JO L 249 du 31.7.2020, p. 49.

⁹ Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) no 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) no 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes, JO L 249 du 31.7.2020, p. 1.

¹⁰ Règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 1024/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route, JO L 249 du 31.7.2020, p. 17.

12. Lors de la deuxième réunion, la Commission a fourni des chiffres actualisés sur le marché du fret routier et des explications sur les mesures qui ont été prises pour éliminer les pratiques commerciales illicites en veillant à ce que les transporteurs soient réellement établis dans l'État membre où ils exercent l'essentiel de leurs activités. Les chiffres présentés montrent que la réduction des taux minimaux pour la taxation des poids lourds aurait une incidence très faible sur les incitations à la délocalisation des entreprises de transport routier, ce qui pourrait avoir une incidence sur les assiettes fiscales des États membres.
13. En outre, la présidence tchèque a présenté un texte de compromis dont les principales caractéristiques consistent en la possibilité d'abaisser les taux minimaux à zéro à partir de l'entrée en vigueur de la directive (en écartant la réduction progressive proposée par la Commission) et en un considérant visant à rassurer les États membres sur le fait que l'abaissement des taux minimaux laisse aux États membres une large marge d'appréciation pour conserver leurs taux actuels de taxation des poids lourds.
14. La plupart des États membres ont salué et soutenu le texte de compromis de la présidence et l'accent qui y est mis sur la plus grande flexibilité possible. Certains États membres ont fait part de leurs préoccupations quant au début de l'application de la directive et à son alignement sur le traité "Eurovignette", quant à la nécessité de maintenir l'annexe I si les taux étaient abaissés à zéro et quant à une éventuelle incidence budgétaire, conséquence de la pression exercée en vue d'une baisse des taux nationaux lorsque d'autres États membres ont abaissé les leurs.
15. En conséquence, lors de la réunion du groupe "Questions fiscales" (Haut niveau), la présidence a présenté un texte de compromis révisé afin de tenir compte des préoccupations exprimées par les délégations. En particulier, l'entrée en vigueur a été reportée et une clause de réexamen a été insérée. Malgré le large soutien exprimé en faveur de ce texte lors de la réunion, quelques délégations n'étaient pas encore en mesure de lever leurs réserves.
16. En réponse aux préoccupations exprimées, la présidence a décidé de modifier la date d'application de la directive en la reportant au 1^{er} janvier 2026 dans le texte figurant à l'annexe de la présente note.

III. PROCHAINES ÉTAPES

17. Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents est invité à:

- parvenir à un accord sur le texte figurant à l'annexe de la présente note;
 - suggérer au Conseil de parvenir à un accord politique sur le projet de directive sur la base du texte de compromis de la présidence figurant à l'annexe de la présente note.
-

2017/0115 (CNS)

Projet de

DIRECTIVE DU CONSEIL

modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, en ce qui concerne certaines dispositions concernant la taxation des poids lourds

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 113,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Parlement européen¹¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹²,

statuant conformément à une procédure législative spéciale,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans son livre blanc du 28 mars 2011¹³, la Commission a fixé un objectif consistant à progresser vers la pleine application des principes du "pollueur payeur" et de l'"utilisateur payeur", à générer des recettes et à assurer le financement de futurs investissements dans les transports.
- (2) Par nature, les taxes annuelles sur les poids lourds sont des paiements liés au fait que le véhicule est immatriculé au nom du contribuable pour une période donnée. À ce titre, elles ne reflètent pas une utilisation particulière de l'infrastructure. Pour des raisons similaires, les taxes sur les poids lourds ne sont pas efficaces lorsqu'il s'agit d'encourager des opérations plus propres et plus efficaces ou de réduire la congestion.

¹¹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹² JO C [...] du [...], p. [...].

¹³ Livre blanc du 28 mars 2011 intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" [COM(2011) 144 final].

- (3) Les péages, puisqu'ils sont directement liés à l'utilisation de la route, sont bien mieux adaptés à la réalisation de ces objectifs. Conformément à l'article 7 *duodecies* de la directive 1999/62/CE, les États membres qui mettent en place un système de péage peuvent accorder aux transporteurs nationaux une compensation adéquate.
- (4) L'application de taxes sur les poids lourds représente un coût que les entreprises doivent supporter dans tous les cas, même si des États membres décident d'imposer des péages. De ce fait, les taxes sur les poids lourds peuvent constituer un obstacle à l'instauration péages.
- (5) Il convient par conséquent que les États membres disposent d'une plus grande latitude pour réduire les taxes sur les poids lourds, en l'occurrence par un abaissement de tous les taux minimaux de taxation fixés dans la directive 1999/62/CE. Sans préjudice de cette possibilité, il convient que les États membres puissent maintenir en vigueur les taxes sur les véhicules actuellement imposées aux poids lourds, remplacer ces taxes par une autre taxe de même nature ou supprimer ces taxes et les réintroduire par la suite.
- (6) L'abaissement de tous les taux minimaux de taxation fixés dans la directive 1999/62/CE à 0 EUR n'empêche pas qu'il soit possible pour les États membres de maintenir les taux réduits ou les exonérations accordées avant l'adoption de la présente directive à tout poids lourd.
- (7) Compte tenu de l'importance d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, il convient que la Commission procède à une évaluation de l'abaissement de tous les taux minimaux de taxation fixés dans la directive 1999/62/CE au plus tard le 1^{er} janvier 2030.
- (8) Il y a donc lieu de modifier la directive 1999/62/CE en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 1999/62/CE est modifiée comme suit:

- (1) Le titre du chapitre II est remplacé par le texte suivant:
"Taxes sur les poids lourds".

(2) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) [...] le paragraphe 1 **est modifié comme suit:**

i) [...] la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

"1. "Les taxes sur les véhicules imposées aux poids lourds visées à l'article 1^{er}, point a), sont les suivantes";

ii) le tiret relatif à la Croatie est remplacé par le texte suivant:

"— Croatie:

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,";

iii) le tiret relatif à la Slovaquie est remplacé par le texte suivant:

"— Slovaquie:

daň z motorových vozidiel,";

iv) le tiret relatif au Royaume-Uni est supprimé;

(b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Les États membres qui remplacent l'une des taxes visées au paragraphe 1 par une autre taxe de même nature ou qui suppriment une taxe visée au paragraphe 1 et introduisent ensuite une taxe de même nature en informant la Commission, qui présente, le cas échéant, une proposition législative visant à mettre à jour l'article 3, paragraphe 1.";

(c) le paragraphe suivant est ajouté:

"3. Quelle que soit la structure des taxes visées ci-dessus, les États membres peuvent fixer les taux de ces taxes pour chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicule décrite à l'annexe I conformément aux taux minimaux établis à l'annexe I.".

- (3) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

"Article 6

1. Au plus tard le 1^{er} janvier 2030, la Commission évalue la mise en œuvre et l'incidence des dispositions de la présente directive au regard de la taxation des poids lourds. Cette évaluation se concentre sur l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur le fonctionnement du marché intérieur.

2. Sur la base de cette évaluation, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier en conséquence les dispositions pertinentes de la présente directive." [...]

- (4) À l'article 7, paragraphe 9, le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) tout véhicule auquel s'appliquent les conditions énoncées ci-dessous:

i) il est utilisé par la défense nationale, la protection civile, les services de lutte contre les incendies et autres services d'urgence, les forces responsables du maintien de l'ordre, ou pour l'entretien des routes; ou

ii) il ne circule qu'occasionnellement sur les voies publiques de l'État membre d'immatriculation et est utilisé par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ce véhicule n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission; ou

iii) il est utilisé ou détenu par une personne handicapée; et".

- (5) L'annexe I de la directive 1999/62/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [...] **31 décembre 2025**. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.
3. Les États membres appliquent la présente directive à partir du [...] **1^{er} janvier 2026**.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président/La présidente

ANNEXE

"ANNEXE I

TAUX MINIMAUX À APPLIQUER POUR LES TAXES SUR LES POIDS LOURDS

Véhicules à moteur			
Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		Taux minimal de la taxe (en euros/an)	
Égale ou supérieure à	Inférieure à	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente du ou des essieux moteurs ¹⁴	Autres systèmes de suspension du ou des essieux moteurs
Deux essieux			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Trois essieux			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Suspension reconnue équivalente selon la définition de l'annexe II de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

Quatre essieux			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

ENSEMBLES DE VÉHICULES (VÉHICULES ARTICULÉS ET TRAINS ROUTIERS)			
Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		Taux minimal de la taxe (en euros/an)	
Égale ou supérieure à	Inférieure à	Suspension pneumatique ou reconnue équivalente du ou des essieux moteurs ¹⁵	Autres systèmes de suspension du ou des essieux moteurs

¹⁵ Suspension reconnue équivalente selon la définition de l'annexe II de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

2 + 1 essieux			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 essieux			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 essieux			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 essieux			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 essieux			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

"