

Bruxelles, le 17 mai 2019
(OR. en)

9331/19

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0114(COD)**

**TRANS 335
CODEC 1088**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	8833/1/19 REV 1
N° doc. Cion:	ST 9672/17 + ADD 1
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 – Rapport sur l'avancement des travaux

I. INTRODUCTION

Le 1^{er} juin 2017, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet, qui s'inscrit dans le premier train de mesures sur la mobilité.

La Commission a présenté sa proposition en vue de résoudre les problèmes liés aux émissions de gaz à effet de serre, au financement des infrastructures routières et à la congestion. La proposition modifie la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive 1999/62/CE).

II. TRAVAUX MENES PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente au fond pour cette proposition, et M^{me} Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (SD, FR) comme rapporteure. La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) a adopté son avis le 28 mars 2018.

Le vote de la commission compétente au fond, TRAN, est intervenu le 24 mai 2018.

Le 25 octobre 2018, le Parlement réuni en plénière a voté sur le rapport et l'a adopté en tant que position en première lecture.

Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition lors de sa 529^e session plénière, le 18 octobre 2017. Le Comité européen des régions a adopté son avis sur la proposition lors de sa 127^e session plénière, le 1^{er} février 2018.

III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES

Le groupe "Transports terrestres" a entamé ses travaux le 1^{er} juin 2017 par une présentation générale de la proposition. Le 21 juin 2017, il a examiné l'analyse d'impact.

Au cours de l'automne 2017, le groupe a procédé à un examen approfondi de la proposition.

Le 5 décembre 2017, le Conseil (TTE, Transports), a tenu un débat d'orientation sur la proposition (doc. 14426/17).

En 2018, les travaux du groupe "Transports terrestres" ont porté sur d'autres propositions à l'examen, en particulier sur celles relatives aux trois trains de mesures sur la mobilité.

IV. TRAVAUX MENÉS EN VUE D'UN COMPROMIS

Au cours du printemps 2019, le groupe a repris les travaux relatifs à la proposition Eurovignette, en commençant, les 14 et 18 février 2018, par une analyse générale des principaux éléments de la proposition. À la suite de l'examen article par article mené le 25 février, ainsi que les 4, 7 et 11 mars 2019, la présidence a élaboré une première proposition de compromis que le groupe a examinée lors de ses réunions des 8 et 12 avril 2019.

Sur la base des observations émises concernant le premier compromis, la présidence a élaboré un compromis révisé (doc. 8681/19), qui a été examiné le 13 mai 2019.

Le Danemark et le Royaume-Uni ont émis une réserve parlementaire sur la proposition. Tous les États membres maintiennent des réserves d'examen sur la proposition de compromis de la présidence. La Commission maintient une réserve générale.

V. CONCLUSIONS

Sur la base des travaux menés jusqu'ici, la présidence tire les conclusions suivantes:

1. Une nette majorité des États membres estiment que plusieurs exigences figurant dans la proposition de la Commission sont trop contraignantes et pourraient limiter la marge de manœuvre des États membres en matière d'utilisation de leurs instruments d'action.
2. Il convient, en particulier, de relever les éléments clés suivants:
 - les répercussions sur les contrats de concession existants, en particulier en ce qui concerne la sécurité juridique;
 - si la tarification fondée sur la distance semble plus adaptée au principe du *pollueur payeur*, les redevances fondées sur la durée - les vignettes - constituent un moyen direct et efficace au regard des coûts de faire payer pour l'utilisation des infrastructures routières, et de nombreux États membres souhaitent maintenir cette option;

- le traitement des voitures particulières, ainsi que des autobus, autocars et minibus, pourrait aller à l'encontre des politiques menées par les États membres, par exemple en matière de développement régional, de politique sociale, de transports publics et de sécurité routière;
 - les modalités de la différenciation des tarifs en fonction des émissions de CO₂ exigent un examen plus approfondi; et
 - une nouvelle affectation des recettes provenant de la tarification routière à certaines dépenses sectorielles est, dans certains États membres, contraire aux pratiques nationales en matière de budget, voire même aux principes constitutionnels.
3. Le compromis de la présidence nécessitera de nouveaux travaux d'ordre technique afin que puisse être élaborée une position susceptible de recueillir le soutien d'une majorité d'États membres.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents et le Conseil sont invités à prendre note du présent rapport sur l'avancement des travaux concernant la proposition révisée de directive "Eurovignette".