

COM (2017) 276 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 14 juin 2017

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 14 juin 2017

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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

Bruxelles, le 9 juin 2017
(OR. en)

10175/17

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

**FISC 136
TRANS 263
IA 104**

PROPOSITION

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:	COM(2017) 276 final
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 276 final.

p.j.: COM(2017) 276 final



Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

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**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Justification et objectifs de la proposition**

Le marché intérieur ne peut fonctionner correctement sans un système de transport efficace et sûr, qui est un secteur essentiel de l'économie. Tout en jouant le rôle le plus important dans le système de transport intérieur, le transport routier pose un certain nombre de défis socioéconomiques et environnementaux (changement climatique, pollution atmosphérique, bruit ou encore congestion). La tarification routière fondée sur la distance peut jouer un rôle incitatif clé en faveur d'opérations de transport plus propres et plus efficaces, et doit absolument être conçue de manière cohérente pour garantir le traitement équitable des usagers de la route et le financement durable des infrastructures.

La directive 1999/62/CE¹ (la directive «Eurovignette») fournit le cadre juridique concernant la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certains axes routiers. Elle vise à éliminer les distorsions de concurrence entre les entreprises de transport en harmonisant progressivement les taxes sur les véhicules et en instituant des mécanismes équitables pour la tarification des infrastructures. Elle fixe les niveaux minimaux des taxes sur les véhicules pour les poids lourds et précise les modalités de la tarification des infrastructures, y compris la variation du montant des redevances en fonction des performances environnementales des véhicules.

Par nature, les taxes annuelles sur les véhicules 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 véhicules ne sont pas efficaces lorsqu'il s'agit d'encourager des opérations plus propres et plus efficaces ou de réduire la congestion. Les péages, quant à eux, sont directement liés à l'utilisation de la route. Ils sont donc bien mieux adaptés à la réalisation de ces objectifs.

L'application de taxes sur les véhicules représente un coût que les entreprises doivent jusqu'à présent supporter dans tous les cas, même si des États membres décident d'imposer des péages. De ce fait, les taxes sur les véhicules peuvent constituer un obstacle à l'instauration de péages.

Il convient dès lors que les États membres disposent d'une plus grande latitude pour réduire les taxes sur les véhicules, ce qui implique d'abaisser les minima fixés dans la directive 1999/62/CE. Afin de minimiser le risque de distorsions de concurrence entre les opérateurs de transport établis dans des États membres différents, cet abaissement devrait être progressif.

La présente initiative contribue au programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) en allégeant la charge associée aux taxes minimales sur les poids lourds.

- **Cohérence avec les dispositions en vigueur dans le domaine d'action**

La présente proposition est présentée conjointement à une autre proposition qui vise à combler les lacunes du chapitre III de la directive 1999/62/CE en ce qui concerne les péages et droits d'usage, afin de mieux réaliser certains objectifs de cette directive. Cette dernière

¹ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

proposition promeut notamment l'application de péages, c'est-à-dire une tarification du transport routier liée à la distance parcourue.

Le même objectif fondamental détermine la présente proposition, qui concerne la modification du chapitre II de la directive en ce qui concerne la taxation des poids lourds. La modification proposée consiste en une réduction progressive des minima jusqu'à zéro, en 5 étapes étalées sur 5 années consécutives, représentant chacune 20 % des minima actuels. L'idée est d'inciter à passer à la tarification du transport routier sur la base de la distance, en d'autres termes, à l'application de péages.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente initiative s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par la Commission pour créer une union de l'énergie et d'une série de propositions relatives aux transports à faibles émissions², y compris la révision des règlements en matière d'émission de CO₂ pour les voitures et les camionnettes, de propositions concernant la certification et la surveillance/la déclaration des émissions de CO₂ des camions et des autobus, et d'initiatives connexes dans le domaine du transport routier, notamment en ce qui concerne la révision de la législation sur l'interopérabilité des services de télépéage et des règles régissant le marché intérieur du transport de marchandises par route et des services d'autobus et d'autocar.

Les modifications proposées sont conformes aux objectifs fixés dans le livre blanc de 2011 sur les transports³, qui plaidait en faveur d'une progression vers la pleine application du principe du «pollueur payeur» (consacré par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne) et du principe de l'«utilisateur payeur» afin d'assurer des transports plus durables et le financement des infrastructures.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

Les bases juridiques de la directive 1999/62/CE sont les articles 71 et 93 du traité CE (actuels articles 91 et 113).

Les dispositions de la directive concernées par la présente proposition se rapportent aux taxes sur les poids lourds, un domaine auquel s'applique l'article 113 du TFUE.

En ce qui concerne les modifications d'autres dispositions de la directive, celles-ci relèvent de l'article 91, paragraphe 1, du TFUE et font l'objet de la proposition législative distincte précitée.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'UE dispose d'une compétence partagée avec les États membres pour légiférer dans le domaine des transports conformément à l'article 4, paragraphe 2, point g), du TFUE et dans le domaine du marché intérieur conformément à l'article 4, paragraphe 2, point a), du TFUE.

² COM(2016) 501 final: Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions.

³ COM(2011) 144 final: Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources.

Toutefois, les minima existants fixés par l'Union ne peuvent être progressivement diminués que par l'Union elle-même.

Sans l'intervention de l'UE, les États membres continueraient de devoir appliquer la taxe minimale sur les véhicules même s'ils ont instauré ou prévoient d'instaurer, pour recouvrer les coûts des infrastructures, un instrument plus approprié, directement lié à l'utilisation individuelle des infrastructures. Cette obligation les empêcherait de dédommager le secteur du transport de marchandises, dans les mêmes proportions, des éventuels surcoûts liés à l'instauration d'un tel instrument pour les poids lourds, au moyen de réductions de la taxe sur les véhicules.

- **Proportionnalité**

La mesure proposée contribue uniquement à la réalisation des objectifs fixés, à savoir notamment une application cohérente des principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur», et elles n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

La modification ciblée du chapitre II est nécessaire pour permettre aux États membres de réduire progressivement les taxes sur les poids lourds.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que l'acte législatif à modifier est une directive, l'acte modificatif devrait, en principe, revêtir la même forme.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La Commission a publié son évaluation de la directive 1999/62/CE en 2013⁴. Une évaluation externe intitulée «Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995» (Évaluation de la mise en œuvre et des effets de la politique européenne de tarification des infrastructures depuis 1995) a été publiée en janvier 2014⁵. Ces évaluations ont relevé plusieurs problèmes liés à la tarification routière pour les poids lourds dans le cadre législatif actuel. Tous ces problèmes ont été abordés dans une proposition parallèle concernant la modification du chapitre III de la directive, la présente initiative visant uniquement à faciliter l'application de la tarification fondée sur la distance parcourue.

Bien que 24 États membres aient mis en œuvre l'une ou l'autre forme de tarification routière et que l'on ait eu tendance à opter pour un péage fondé sur la distance sur l'ensemble du réseau, cette transition a été lente et il subsiste des incohérences dans l'Union. L'évaluation a révélé de grandes disparités entre les politiques nationales relatives à la tarification routière et a conclu que le manque d'harmonisation du type de redevances (vignettes fondées sur la durée ou péages fondés sur la distance) et du type de technologies utilisées pour la perception des redevances entraîne une charge administrative et des coûts supplémentaires pour les pouvoirs publics comme pour les usagers.

⁴ Évaluation ex post de la directive 1999/62/CE, telle que modifiée, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures [SWD(2013) 1 final].

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

En 2013, la Commission a publié un résumé des mesures, y compris des taxes sur les véhicules, qui internalisent ou réduisent les externalités des transports⁶.

- **Consultation des parties intéressées**

La consultation des parties intéressées a eu lieu dans le respect des normes minimales applicables aux consultations avec les parties intéressées, décrites dans la communication de la Commission du 11 décembre 2002 [COM(2002) 704 final].

Des méthodes de consultation ouverte et ciblée ont été utilisées, de même que divers outils de consultation.

1) Une consultation en ligne standard ouverte au public s'est tenue pendant 12 semaines sur le site «Votre point de vue sur l'Europe», sur la base de questionnaires.

La consultation publique s'est déroulée du 8 juillet au 5 octobre et les contributions tardives étaient également acceptées. Les questionnaires étaient fondés sur les points relevés dans l'évaluation, et comprenaient des questions sur l'équité de la tarification routière (taxes et redevances).

La Commission a reçu 135 réponses aux questionnaires ainsi que 48 documents supplémentaires. Les réponses émanaient d'un éventail de groupes de parties intéressées: entreprises de transport (42 %), consommateurs/citoyens (14 %), pouvoirs publics (13 %), secteur de la construction (7 %), associations d'exploitants de transports publics (4 %) et prestataires de services/solutions de péage (4 %).

2) Une consultation ciblée de certaines parties intéressées et de spécialistes s'est déroulée tout au long du processus d'analyse d'impact et contenait:

- a) une série de séminaires thématiques réunissant les parties intéressées et les États membres, organisés par la Commission en septembre et octobre 2015;
- b) une conférence sur les initiatives en matière de transport routier organisée le 19 avril 2016;
- c) 21 entretiens organisés avec des parties intéressées sélectionnées sur la base de besoins spécifiques en matière de données et réalisés par le contractant chargé de l'étude à l'appui de l'analyse d'impact.

Synthèse des contributions reçues et utilisation des résultats

La majorité des répondants à la consultation publique en ligne étaient d'avis que les différentes taxes et redevances peuvent fausser le marché, ce qui vient à l'appui de l'harmonisation de l'UE.

Certaines parties prenantes considéraient que l'imposition de taxes sur les véhicules, d'une part, et de redevances d'utilisation des routes, d'autre part, constituaient une double charge. Les parties prenantes jugeaient que l'harmonisation à l'échelon de l'UE des règles applicables à la tarification routière constituerait la solution idéale, car elle instaurerait une concurrence équitable plutôt que de favoriser les entreprises des pays où les taxes sont plus faibles.

⁶ SWD(2013) 269 final, rapport en application de l'article 11, paragraphe 4, de la directive 1999/62/CE.

Bon nombre des parties prenantes interrogées ont également souligné que toute augmentation des coûts résultant d'une hausse de la tarification routière devrait être compensée par des réductions sur d'autres taxes liées aux transports.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Le problème a été défini sur la base d'évaluations en partie réalisées par des experts extérieurs (évaluation de la mise en œuvre et des effets de la politique européenne de tarification des infrastructures depuis 1995; mise à jour du manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports⁷), et complétées par des recherches supplémentaires.

En outre, une étude concernant les mesures visant à internaliser les coûts externes dans les transports a été effectuée en 2012⁸.

Un contractant externe a fourni une étude d'appui à l'analyse d'impact⁹, qui s'est achevée en avril 2017.

- **Analyse d'impact**

L'initiative s'appuie sur une analyse d'impact qui a reçu un avis positif, avec réserves, du comité d'examen de la réglementation. Les commentaires ont été pris en considération dans l'analyse d'impact révisée, les adaptations étant expliquées à l'annexe I du rapport d'analyse d'impact. Quatre options ont été envisagées, qui reflètent un niveau d'intervention réglementaire croissant; les options suivantes (options 1 à 4) se complètent mutuellement. Les mesures liées à la taxation ont été analysées conjointement à celles liées à la tarification routière.

L'option 1 prévoit des modifications législatives consistant à mettre à jour uniquement certaines dispositions de la directive et à élargir son champ d'application aux autobus et autocars, ainsi qu'aux camionnettes et aux voitures particulières afin de remédier à tous les problèmes recensés. Les modifications concernent la mise à jour des exigences du chapitre III de la directive (péages et droits d'usage). Elles seraient sans effet sur le chapitre II.

L'option 2 comprend l'élimination progressive des redevances applicables aux poids lourds en fonction de la durée, afin d'agir sur les problèmes liés aux émissions de CO₂ et de polluants par le recours accru à la tarification fondée sur la distance.

L'option 3 (comprenant les variantes 3a et 3b) prévoit des mesures supplémentaires pour les véhicules légers et traite les questions de la congestion dans les zones interurbaines (options 3a et 3b) et des émissions de CO₂ et de polluants de tous les véhicules (option 3b uniquement).

Enfin, l'option 4 envisage de rendre la tarification des coûts externes obligatoire pour les véhicules utilitaires lourds et de supprimer progressivement, pour tous les véhicules, la

⁷ Ricardo-AEA et al. (2014), mise à jour du document «Handbook on External Costs of Transport» (manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ CE Delft et al., 2012, «An inventory of measures for internalising external costs in transport», (un inventaire des mesures d'internalisation des coûts externes dans les transports) http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁹ Ricardo et al. (2017), «Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC» (étude d'appui à l'analyse d'impact accompagnant la révision de la directive 1999/62/CE).

possibilité d'appliquer une tarification fondée sur la durée, de sorte que seule la tarification fondée sur la distance resterait disponible.

Les options 2, 3 et 4 comprennent également la possibilité de réduire la taxe annuelle sur les poids lourds en dessous des niveaux minimaux fixés par la directive lorsqu'une tarification fondée sur la distance leur est appliquée dans l'État membre en cause. L'analyse d'impact a établi que, selon les choix des États membres concernant l'adoption de la tarification routière fondée sur la distance, la possibilité de réduire la taxe sur les véhicules pourrait alléger la charge sur les transporteurs d'environ 2 milliards d'euros (par rapport aux 3 milliards d'euros, environ, actuellement versés en taxes sur les poids lourds).

Dans l'hypothèse où les systèmes actuels de tarification fondée sur la durée seraient remplacés par des systèmes de tarification fondée sur la distance dans les options 2 à 4 (l'autre solution pour les États membres étant de ne pas appliquer de tarification), il ressort clairement de l'analyse d'impact que l'option 4 est la plus efficace mais entraîne les coûts les plus élevés. L'option 1, en dépit de son coût pratiquement nul, ne pourrait contribuer que de façon très limitée à la réalisation des objectifs. Les options 2 et 3 sont plus équilibrées en termes d'incidences économiques, sociales et environnementales et permettraient d'atteindre les résultats escomptés à un coût raisonnable.

L'analyse d'impact a retenu comme option privilégiée l'option 3b, qui prévoit la variation des redevances pour les véhicules légers en fonction de leurs émissions de CO₂ et de polluants. Cette variante peut être complétée par l'exigence d'appliquer des redevances pour coûts externes sur, au moins, une partie du réseau pour les véhicules utilitaires lourds et par la suppression progressive des redevances fondées sur la durée pour les véhicules légers sur une période suffisamment longue. Ce sont là les mesures retenues dans la présente proposition, qui se situe dès lors entre l'option 3b et l'option 4 tout en étant plus proche de cette dernière.

Les options 3b et 4 permettraient de réduire les coûts de la congestion de 2,5 à 6 % ou de 9 à 22 milliards d'euros d'ici à 2030, de générer des recettes de péage supplémentaires de 10 à 63 milliards d'euros par an et de contribuer à accroître les investissements dans les infrastructures routières de 25 à 260 % par rapport au scénario de référence.

Elles permettraient de réduire considérablement le volume des émissions de CO₂, de NOx et de particules dues au transport routier. Cette réduction aurait une incidence positive sur la santé publique, proportionnelle à la réduction de la pollution atmosphérique, et permettrait d'économiser entre 370 millions d'euros et 1,56 milliard d'euros en termes de coûts de la pollution atmosphérique et des accidents d'ici à 2030, exprimés en valeur actuelle.

Les options 3b et 4 permettraient de créer entre 62 000 et 152 000 nouveaux emplois dans l'hypothèse où seulement 30 % des recettes de péage supplémentaires seraient réinvesties dans l'entretien des routes. Par ailleurs, toutes les options contribueraient à l'égalité de traitement des citoyens de l'UE en réduisant de moitié le prix des vignettes de courte durée.

Les variantes 3a et 3b de l'option 3 entraîneraient une augmentation de 1,1 % des coûts du transport de marchandises, tandis que les coûts pour le transport de passagers resteraient inchangés. Dans l'option 4, les coûts pour le transport de passagers et le transport de marchandises pourraient augmenter de 1,3 à 2,0 %, en fonction de l'application effective de redevances fondées sur la distance par les États membres (y compris, le cas échéant, ceux qui n'appliquent actuellement aucune redevance à certaines catégories de véhicules). Les autorités devraient supporter les coûts du déploiement de nouveaux systèmes de péage ou les coûts de

l'extension des systèmes existants, dont le montant se situerait entre 2 et 3,7 milliards d'euros jusqu'en 2030 pour tous les États membres concernés. L'application d'une tarification routière à de nouveaux tronçons du réseau et à de nouveaux groupes d'usagers augmenterait les coûts de mise en conformité pour les usagers de la route de 198 à 850 millions d'euros par an à partir de 2025.

Les incidences sur les PME, y compris sur l'ensemble du secteur du transport de marchandises par route, seraient limitées puisque les redevances routières ne représentent qu'un faible pourcentage de la totalité des coûts du transport. Toute augmentation des coûts est répercutée sur les clients ou peut être compensée par des réductions fiscales rendues possibles grâce à la modification du chapitre II de la directive.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La proposition permettrait aux États membres de réduire progressivement les taxes annuelles appliquées aux poids lourds dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 12 tonnes. Cette modification, ainsi que l'élimination progressive de la tarification fondée sur la durée, pourrait permettre une transition douce entre un système de taxes et redevances forfaitaires et un système plus progressif, proportionné et adaptable de tarification fondée sur l'usage.

La réduction de la taxe sur les véhicules acquittée pour l'utilisation de poids lourds par les transporteurs (qui sont tous des PME, dans la plupart des cas des micro-entreprises) pourrait servir de compensation pour l'augmentation potentielle des redevances routières liée à l'application de régimes fondés sur la distance.

À ce titre, l'initiative pourrait avoir un impact positif sur la compétitivité du secteur des transports, en réduisant le coût de la propriété de véhicules pour les opérateurs des États membres qui décident de réduire la taxe sur les véhicules. Si, à l'issue d'une période de transition, un État membre choisit de réduire la taxe à 0 euro, cela réduirait également la charge réglementaire et administrative.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le rapport d'analyse d'impact énumère un ensemble de 7 indicateurs clés qui seront utilisés pour suivre les progrès réalisés en ce qui concerne les principaux objectifs: l'évolution des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds; l'état des infrastructures routières à péage; la proportionnalité et la couverture des coûts sociaux par les redevances routières; et le niveau de congestion du réseau interurbain dans l'UE.

Afin d'évaluer les effets de la législation, il faudrait procéder à une évaluation approfondie une fois tous les changements introduits. Le délai approprié pour ce faire serait de cinq ans après que le nouveau cadre sera devenu applicable dans son intégralité. Les effets des étapes intermédiaires pourraient être évalués plus tôt.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Eu égard au champ d'application de la proposition et au fait qu'elle modifie uniquement la directive 1999/62/CE, transposée dans son intégralité par l'ensemble des États membres, il ne semble pas justifié ni proportionné d'exiger des documents explicatifs.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

La proposition comprendra les éléments-clés suivants:

Chapitre II - Titre

Le titre du chapitre II est ajusté pour indiquer que seuls les poids lourds sont concernés par les dispositions du chapitre à la suite de l'extension du champ d'application de la directive en application de la modification parallèle d'autres dispositions de la directive.

Article 3 - Champ d'application des taxes sur les véhicules

La première phrase du paragraphe 1 est modifiée pour faire correctement référence à l'article premier, point a) de la directive modifiée, concernant son champ d'application.

Annexe I

Il est proposé de subdiviser l'annexe I en tableaux successifs numérotés, reflétant la réduction progressive des taux minimaux sur cinq ans. Le premier tableau correspond aux termes actuels de l'annexe I, alors que les cinq autres tableaux contiennent les chiffres correspondants, à chaque fois diminués de 20 % par rapport aux taux courants, le cas échéant¹⁰.

¹⁰ Il n'est naturellement pas proposé de modifier des minima fixés à 0 euro.

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

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 véhicules 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 véhicules ne sont pas efficaces lorsqu'il s'agit d'encourager des opérations plus propres et plus efficaces ou de réduire la congestion.
- (3) Les péages étant directement liés à l'utilisation de la route, ils 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 véhicules représente un coût que les entreprises doivent supporter dans tous les cas, même si des États membres décident d'imposer des

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].

péages. De ce fait, les taxes sur les véhicules peuvent constituer un obstacle à l'instauration péages.

- (5) Il convient dès lors que les États membres disposent d'une plus grande latitude pour réduire les taxes sur les véhicules, ce qui implique d'abaisser les minima fixés dans la directive 1999/62/CE. Afin de minimiser le risque de distorsions de concurrence entre les opérateurs de transport établis dans des États membres différents, cet abaissement devrait être progressif.
- (6) 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:
«Taxation des poids lourds»;
- (2) À l'article 3, paragraphe 1, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:
«Les taxes sur les véhicules visées à l'article 1^{er}, point a), sont les suivantes»:
- (3) L'annexe I est modifiée comme indiqué 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 . Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.
- 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.

Article 3

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

Article

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*