

## UNION EUROPEENNE – Textes adoptés

---

# FISCALITE ECOLOGIQUE

## Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures – Modification de la directive 1999/62/CE

### Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011

(JOUE L 269 du 14 octobre 2011)

La directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2012 (JOUE L 269 du 14 octobre 2012) vient modifier la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive dite **Eurovignette**), déjà modifiée par la directive 2006/38/CE (*voir encadré ci-dessous*).

#### La directive 1999/62/CE et sa modification par la directive 2006/38/CE<sup>111</sup>

La **directive 1999/62/CE** encadre l'application de péages et de droits d'usage sur les autoroutes d'Europe. Elle s'applique aux taxes sur les véhicules, aux péages et aux droits d'usage imposés aux véhicules destinés au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé d'au moins **12 tonnes**.

#### Taxes sur les véhicules

La directive fixe, Etat membre par Etat membre, les taxes qui sont visées. Chaque Etat membre doit arrêter les procédures de perception et de recouvrement de ces taxes. Par ailleurs, ces taxes doivent être perçues par l'Etat membre dans lequel le véhicule est immatriculé. Les Etats membres ne peuvent fixer des taux de taxes sur les véhicules qui soient inférieurs aux taux minimaux définis dans l'annexe I de la directive.

#### Péages et droits d'usage

La directive établit les conditions que doivent remplir les Etats membres afin de pouvoir introduire et/ou maintenir des péages ou introduire des droits d'usage, parmi lesquelles :

- la perception concerne exclusivement l'utilisation d'autoroutes, ou de routes analogues, de ponts, de tunnels et de routes de montagne franchissant des cols ;
- réexamen des taux maxima des droits d'usage au 1<sup>er</sup> juillet 2002, puis tous les deux ans ;
- **les Etats membres peuvent faire varier les taux des péages en fonction des catégories d'émissions des véhicules et/ou du moment de la journée** (*article 7, paragraphe 10*).

En plus des taxes prévues par la directive, les Etats membres peuvent appliquer :

- des taxes ou des droits perçus lors de l'immatriculation du véhicule ou visant les véhicules ou les chargements dont le poids ou les dimensions sont hors normes ;
- des taxes de stationnement et des taxes spécifiques applicables au trafic urbain ;
- des droits destinés à combattre la congestion routière.

<sup>111</sup> Voir ED n° 150 p.1.151.

En pratique, la directive 1999/62/CE n'établit qu'une faible relation, ou aucune relation, avec les dommages causés aux infrastructures, avec la congestion, ou avec les risques d'accidents. Enfin, au titre de la directive, les Etats membres qui mettent en place des systèmes électroniques de perception des péages doivent faire en sorte que leurs systèmes soient compatibles.

La **directive 2006/38/CE** est venue modifier la directive 1999/62/CE pour **mieux refléter les coûts externes de l'utilisation des infrastructures routières imposés** à la collectivité. La directive met en place un système de tarification plus équitable pour l'utilisation des infrastructures basé sur le principe de "l'utilisateur payeur" et sur la possibilité d'appliquer le principe du "pollueur payeur"<sup>112</sup> en faisant varier les péages selon les performances environnementales des véhicules, et notamment le niveau des émissions polluantes atmosphériques générées.

Alors que le régime établi dans l'UE au titre de la directive 1999/62/CE ne vise que les poids lourds d'au moins 12 tonnes, la directive 2006/38/CE le modifie en le faisant appliquer à **tous les poids lourds destinés au transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes et ce, à partir de 2012.**

La directive 2006/38/CE donne aux Etats membres la possibilité, mais ne leur fait pas obligation dans un premier temps, de faire varier les taux des péages afin de lutter contre les dommages causés à l'environnement et de favoriser la résorption de la congestion, la réduction au minimum des dommages des infrastructures, l'optimisation de l'utilisation des infrastructures concernées ou la promotion de la sécurité routière. L'objet de cette disposition est entre autres de permettre l'internalisation des coûts externes des routes en termes de pollution atmosphérique.

Les taux de péage peuvent varier en fonction de quatre facteurs dont certains sont générateurs de différents niveaux de pollution :

- de la **classe d'émissions Euro** (telle qu'énumérée à l'annexe 0),
- du **moment de la journée, du type de jour** (férié ou non) **ou de la saison** (donc en fonction de la congestion du trafic) sur l'axe routier concerné.

La variation des taux de péage en fonction du critère "classe d'émissions Euro" est devenue **obligatoire** pour les Etats membres au **1<sup>er</sup> janvier 2010**. Cependant, sous la pression du Conseil de l'UE, la directive 2006/38/CE prévoit des dérogations à cette obligation pour les Etats membres dans trois cas spécifiques :

- si la cohérence des systèmes de péage sur le territoire d'un Etat membre s'en trouve "*gravement compromise*",
- si l'introduction d'une telle différenciation n'est pas techniquement applicable aux systèmes de péage concernés, ou
- si ces dispositions conduisent à détourner les véhicules les plus polluants du réseau routier transeuropéen, ce qui engendrerait des conséquences néfastes en termes de sécurité routière et de santé publique.

La directive 2006/38/CE apporte une clarification quant à la possibilité pour les Etats membres d'introduire des taxes visant à réduire le trafic routier en milieu urbain en vue de lutter contre la pollution atmosphérique et la congestion : les dispositions de la directive 2006/38/CE ne font pas obstacle à l'application par les Etats membres de taxes de stationnement et/ou de taxes spécifiques applicables au trafic urbain (dont les péages urbains).

A noter enfin qu'en application de la directive 2006/38/CE, la Commission a publié, le 8 juillet 2008, une stratégie de l'UE pour la mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes<sup>113</sup> induits par tous les modes de transport.

**Il convient de noter que la synthèse de la directive 2011/76/CE qui suit ne porte que sur les éléments concernant directement ou indirectement la pollution atmosphérique.** Les articles de la directive 1999/62/CE auxquels les nouveaux éléments apportés par la directive 2011/76/CE se rapportent sont indiqués entre parenthèses.

### Objet de la nouvelle directive

L'objet de la nouvelle directive est d'encourager les Etats membres à appliquer une politique de tarification différenciée pour améliorer les performances environnementales du transport routier de marchandises. Elle modifie la directive 1999/62/CE (modifié) afin de définir un cadre permettant aux Etats membres de calculer et de moduler les prix des péages en fonction des coûts de la pollution due au trafic routier.

<sup>112</sup> Cf Considérant (2) de la directive 2006/38/CE.

<sup>113</sup> Voir ED n° 168 p.l.275.

Dates contraignantes et base juridique de la directive	
Date d'adoption formelle	27 septembre 2011
Date de publication au JOUE	L 269 du 14 octobre 2011
Base juridique	Article 91 du TFUE <sup>114</sup> (harmonisation du marché intérieur)
Date de proposition initiale	8 juillet 2008 COM(2008) 436 final <sup>115</sup>
Date d'entrée en vigueur	15 octobre 2011
Date limite pour les <i>Etats membres</i> pour transposer les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive	16 octobre 2013
Date limite pour les <i>Etats membres</i> qui perçoivent une redevance pour coûts externes et/ou une redevance d'infrastructure pour établir et transmettre à la Commission un rapport sur les péages perçus sur leur territoire	16 octobre 2014 (et tous les quatre ans par la suite)
Date limite pour la Commission pour présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et l'impact de la directive 1999/62/CE modifiée par la directive 2011/76/UE en termes d'orientation des usagers vers des solutions de transport durables	16 octobre 2015
Date limite pour la Commission pour présenter un rapport synthétisant les autres mesures adoptées afin d'internaliser ou de réduire les coûts externes liés à l'environnement, au bruit et à la santé induits par tous les modes de transport	16 octobre 2012

### Définitions et champ d'application (article 2 de la directive 1999/62/CE)

La nouvelle directive permet désormais aux Etats membres d'imposer une redevance aux poids lourds pour recouvrer les coûts supportés par les Etats membres en raison de la pollution atmosphérique (et/ou sonore) due au trafic. Le concept d'une **redevance pour coûts externes** est ainsi établi dans la directive 1999/62/CE modifiée (*article 2b ter*) en plus de celui de la redevance d'infrastructure introduit par la directive 1999/62/CE initiale.

### Péages et droits d'usage (article 7 de la directive 1999/62/CE)

#### Dérogation au champ d'application (article 7, paragraphe 5 de la directive 1999/62/CE)

La nouvelle directive autorise les Etats membres à décider d'**appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux poids lourds de 12 t ou plus** (c'est-à-dire de ne pas l'appliquer aux poids lourds de 3,5 t à 12 t – voir encadré ci-dessous) s'ils considèrent qu'une extension aux véhicules d'un poids inférieur à 12 t :

- aurait des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic,
- induirait des frais administratifs supérieurs à 30% des recettes supplémentaires.

Les Etats membres qui décident de n'appliquer des péages et/ou des redevances d'utilisation qu'aux véhicules de 12 t ou plus sont tenus d'informer la Commission de leur décision et des motivations qui la sous-tendent.

#### Contexte

Alors qu'au titre de la directive Eurovignette en vigueur avant la nouvelle directive 2011/76/UE (directive 1999/62/CE modifiée par la directive 2006/38/CE), les poids lourds de plus de 3,5 t étaient visés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012 (*article 7, paragraphe 2b*), la nouvelle directive prévoit la possibilité pour les Etats membres d'exempter les poids lourds de moins de 12 t, ce qui marque un net recul d'ambition. Il s'agit là d'une concession au Conseil mais le Parlement européen a néanmoins obtenu que les Etats membres qui opteront pour cette possibilité devront notifier la Commission, en précisant les raisons de leur choix.

<sup>114</sup> Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

<sup>115</sup> Voir ED n° 168 p.I.185.

### **Redevance pour coûts externes (article 7 quater de la directive 1999/62/CE)**

La redevance pour coûts externes peut être liée au coût de la pollution atmosphérique due au trafic. Cette disposition n'est donc pas une obligation faite aux Etats membres.

La redevance pour coûts externes varie. Elle doit être fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes définies à **l'annexe III bis**. Elle doit respecter les valeurs maximales établies à **l'annexe III ter**.

La redevance pour coûts externes ne s'applique pas aux véhicules qui respectent les normes d'émission Euro les plus strictes pendant quatre ans à compter des dates d'application fixées par le règlement (CE) n° 595/2009<sup>116</sup>. Ainsi, les véhicules relevant de la classe d'émissions Euro VI seront exonérés jusqu'au **31 décembre 2017**.

En outre, les véhicules relevant de la classe Euro V seront exonérés jusqu'à la date d'application des normes Euro VI, soit jusqu'au **31 décembre 2013**. Les véhicules dont le niveau d'émissions est inférieur à la norme Euro VI (poids lourds hybrides et électriques) sont exonérés.

Le montant de la redevance pour coûts externes est fixé par l'Etat membre concerné.

### **Calcul du niveau maximal de la redevance d'infrastructure (article 7 sexies de la directive 1999/62/CE)**

Les Etats membres sont tenus de calculer le niveau maximal de la redevance d'infrastructure en appliquant une méthodologie basée sur les principes fondamentaux de calcul définis à **l'annexe III**.

### **Majoration de la redevance d'infrastructure (article 7 septies de la directive 1999/62/CE)**

Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées en montagne, et après notification à la Commission, les Etats membres peuvent, sous certaines conditions, appliquer une **majoration à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement**.

Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance pour coûts externes calculée conformément à l'article 7 quater, sauf pour les véhicules des classes d'émission Euro 0, I et II depuis le **15 octobre 2011**, et Euro III à partir de **2015**.

### **Variation du taux de la redevance d'infrastructure (article 7 octies de la directive 1999/62/CE)**

Les Etats membres font varier la redevance d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions Euro du véhicule de manière à ce qu'une redevance ne soit jamais supérieure de plus de 100% au montant de la redevance d'infrastructure perçue pour des véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes. La directive prévoit des **dérogations** à cette exigence de variation dans quatre cas spécifiques. Ces dérogations doivent être notifiées à la Commission par les Etats membres.

Sous certaines conditions, la redevance d'infrastructure peut également faire l'objet de variations afin de **réduire la congestion**, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière. La directive précise **cinq conditions d'application** de cette disposition parmi lesquelles :

- la variation doit être appliquée en fonction du moment de la journée (périodes de pointe,...), du type de jour (jour ouvré, weekend, jour férié,...) ou de la saison,
- le taux de variation maximal ne doit pas dépasser 175% de la redevance d'infrastructure,
- les périodes de pointe pendant lesquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues afin de réduire la congestion ne doivent pas excéder cinq heures par jour.

<sup>116</sup> Voir SD'Air n° 172 p.109.

### Affectation des recettes des redevances (article 9 de la directive 1999/62/CE)

Les Etats membres sont libres de déterminer l'usage qu'ils font des recettes générées par la mise en œuvre de la nouvelle directive (recettes des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes). Cette disposition est donc une recommandation et non pas une obligation comme l'auraient souhaité certains Etats membres et le Parlement européen pendant le processus législatif<sup>117</sup> (procédure de co-décision). La directive se limite à fournir une liste indicative de domaines dans lesquels les Etats membres devraient investir les recettes des redevances pour coûts externes. Ainsi, celles-ci devraient être utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin :

- de réduire à la source la pollution due au transport routier,
- d'atténuer à la source les effets de la pollution due au transport routier,
- d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant, et
- de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d'étendre les capacités actuelles.

### Rapport des Etats membres et de la Commission (article 11 de la directive 1999/62/CE)

Au plus tard le **16 octobre 2014**, et tous les quatre ans par la suite, les Etats membres qui perçoivent une redevance pour coûts externes et/ou une redevance d'infrastructure sont tenus d'établir un **rapport sur les péages perçus sur leur territoire** et de le transmettre à la Commission qui le met à la disposition des autres Etats membres. La directive 2011/76/UE précise le contenu de ce rapport.

Au plus tard le **16 octobre 2015**, la Commission est tenue de présenter un **rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et l'impact de la directive 1999/62/CE modifiée**, notamment sur :

- l'efficacité des dispositions sur le recouvrement des coûts liés à la pollution due au trafic, et
- l'inclusion des véhicules de plus de 3,5 t et de moins de 12 t.

La directive 2011/76/UE précise également **les aspects que la Commission doit analyser sur la base d'un suivi permanent, et évaluer dans ce rapport**, dont :

- l'efficacité des mesures prévues par la directive pour atténuer l'incidence négative des transports routiers,
- l'impact de la mise en œuvre de la directive 1999/62/CE modifiée en termes d'orientation des usagers vers les solutions de transport les plus respectueuses de l'environnement et les plus efficaces,
- la mise en œuvre et l'impact de la variation des redevances d'infrastructure (*article 7 octies – voir ci-dessus*) sur la réduction de la pollution atmosphérique et de la congestion du trafic au niveau local,
- les progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes de transport en vue de leur internalisation.

Le rapport peut être accompagné, le cas échéant, d'une **proposition législative** à l'intention du Parlement européen et du Conseil **portant sur la révision de la directive 1999/62/CE modifiée**.

Au plus tard le **16 octobre 2012**, la Commission est tenue de présenter un **rapport synthétisant les autres mesures telles que les politiques réglementaires, adoptées en vue d'internaliser ou de réduire les coûts externes liés à l'environnement, au bruit et à la santé induits par tous les modes de transport** et indiquant la base juridique et les valeurs maximales utilisées.

### Transposition de la directive 2011/76/UE (article 2 de celle-ci)

Les Etats membres doivent adopter et publier au plus tard le **16 octobre 2013** les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la directive 2011/76/UE.

<sup>117</sup> Voir CDL n° 124 p.4, n° 141 p.2 et n° 148 p.2.

### Entrée en vigueur de la directive 2011/76/UE (article 3 de celle-ci)

La directive est entrée en vigueur le **15 octobre 2012**.

### Annexes

La directive modifie l'**annexe III** de la directive 1999/62/CE (article 11, paragraphe 9)

La directive 2012/76/UE comporte une **annexe** qui ajoute deux annexes à la directive 1999/62/CE.

Annexe III bis	Exigences minimales pour la perception d'une redevance pour coûts externes
Annexe III ter	Redevance moyenne pondérée maximale pour coûts externes <ul style="list-style-type: none"><li>▪ coût maximal de la pollution atmosphérique due au trafic,</li><li>▪ coût maximal de la pollution sonore due au trafic</li></ul>

### Vers une écotaxe pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers?

Le 10 août 2012, la Commission européenne a lancé une consultation publique sur la taxation des voitures particulières (VP) et des véhicules utilitaires légers (VUL) pour l'utilisation des infrastructures routières. Cette consultation s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Livre blanc sur les Transports pour 2050 (adopté le 28 mars 2011)<sup>118</sup> et de la Stratégie de l'UE sur l'internalisation des coûts externes induits par les transports (2008)<sup>119</sup>. La Commission envisage donc d'instaurer un dispositif à l'instar de celui en place pour les poids lourds créé par la directive Eurovignette 1999/62/CE modifiée. La date limite pour les parties prenantes pour donner leur avis était le **4 novembre 2012**. Le 14 mai 2012, la Commission avait publié des orientations pour l'application de systèmes nationaux de redevances pour l'utilisation des infrastructures routières<sup>120</sup>.

### Pour en savoir plus

- le texte intégral de la directive 2011/76/UE : <http://www.citepa.org/fr/le-citepa/publications/syntheses-document-air>
- les pages de la DG Entreprises et Industrie consacrées aux émissions de polluants atmosphériques des véhicules utilitaires lourds : [ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/environment/eurovi/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/environment/eurovi/index_en.htm)
- la consultation publique sur la taxation des VP/VUL : [ec.europa.eu/transport/road/consultations/2012-11-04-roadcharging\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/2012-11-04-roadcharging_en.htm)

<sup>118</sup> Voir SD'Air n° 179 p.127.

<sup>119</sup> Voir ED n° 168 p.1.275.

<sup>120</sup> Voir p.143 du présent n° ds SD'Air.