



**Position de l'Association des Autorités Responsables des Transports des
Métropoles Européennes (EMTA) sur la proposition de la Commission
Européenne d'harmonisation de la fiscalité des carburants**

Décembre 2002

L'Association des Autorités Responsables des Transports des Métropoles Européennes (EMTA) regroupe 28 autorités publiques responsables des systèmes de transport public dans les plus grandes villes d'Europe. Ces autorités planifient, coordonnent, financent et développent constamment la qualité des systèmes de transport public qu'utilisent plus de 70 millions de citoyens européens. Ces réseaux jouent un rôle déterminant pour la mobilité dans les villes tout en minimisant les dégâts causés par le transport sur l'environnement. En général, pour un nombre donné de passagers transportés par kilomètre, les transports publics (incluant les bus) produisent seulement ¼ de la pollution et des gaz contribuant à l'effet de serre générés par les voitures particulières.

Les membres de l'EMTA ont salué les objectifs définis par le Livre Blanc sur la politique des transports en Europe à l'horizon 2010, adopté en septembre 2001 par la Commission Européenne, et parmi ces objectifs la nécessité de réduire les embouteillages et l'impact des transports sur l'environnement à travers des mécanismes appropriés de taxation et de réinvestissement des recettes générées par des modes de transport non polluants. En même temps, ils reconnaissent aussi que les différences actuelles entre les Etats membres sur les taux des droits d'accises sur l'essence pourraient conduire à des distorsions de concurrence sur le marché européen, et qu'il est nécessaire que la Commission Européenne traite ce problème.

Cependant, la proposition d'harmonisation de la taxation des carburants dans l'Union Européenne, publiée par la Commission Européenne en juillet dernier (voir document et dossier de presse de la Commission Européenne du 24 juillet 2002), ne tient pas suffisamment compte de l'environnement et de la politique des transports et pourrait même être contre-productive.

En effet, les autorités des transports de l'EMTA ne sont pas d'accord avec certains aspects clé de la proposition de la Commission Européenne :

- Contrairement à ce qui a toujours été convenu sur l'harmonisation de la taxation des carburants (voir la proposition de la Commission de 1997 sur la taxation de l'énergie et les débats au Conseil des Ministres de l'Economie et des Finances ¹), **la Commission ne propose pas de niveau minimum des taux, mais suggère de mettre en place un taux unique pour toute l'Union Européenne.** Cela signifie que les pays qui ont des niveaux de taxation plus élevés que le taux unique proposé (350 € pour 1000 litres de pétrole) devront réduire leurs droits d'accises afin de rejoindre le taux commun en 2010 au plus tard. Ceci serait **un obstacle majeur pour les pays souhaitant poursuivre des politiques de protection de l'environnement à travers une taxation plus lourde des carburants.** Les pays avec des taux d'accises plus élevés que la moyenne européenne trouvent difficile à comprendre que l'Union Européenne les empêche de poursuivre leurs politiques ambitieuses, qui requièrent un fort appui politique.

¹ Voir dossier de presse IP/97/211, MEMO/02/121, MEMO/02/233, MEMO/02/226

L'explication donnée par la Commission Européenne (les entreprises de transports routiers et les compagnies d'autocars opérant sur les routes internationales peuvent acheter leur carburant dans un pays voisin) est un problème secondaire comparée aux dégâts sur l'environnement qui seront causés par des impôts sur le carburant plus bas (par ailleurs, un pays avec des accises plus élevées que ses voisins perdra la plupart de ses revenus, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui). La Commission devrait approfondir ses analyses en donnant des informations objectives sur le pourcentage d'entreprises et de personnes qui achètent leur essence dans un pays étranger à cause des différences de taxes, et entreprendre une évaluation des effets sur l'environnement des changements proposés dans les différents Etats membres.

- **La Commission ne fournit aucune justification pour le niveau de taxation proposé (350 €)**, mis à part que c'est un taux moyen entre les niveaux actuels dans les pays de l'Union Européenne. Rien ne prouve que ce taux n'est pas trop bas dans la perspective de parvenir à une concurrence loyale entre les différents modes de transport et par rapport aux impacts sur l'environnement et sur la congestion. Les autorités des transports de l'EMTA considèrent que la Commission devrait – au moins – fournir des preuves spécifiques sur le fait que le taux unique fournira une base pour une taxation équitable des transports routiers. Il devrait aussi y avoir une analyse plus approfondie des conséquences qu'engendrerait ce taux unique sur la compétitivité du transport routier et sur l'internalisation de ses coûts externes.
- **La proposition actuelle de la Commission repose sur une reconnaissance limitée des problèmes spécifiques du transport public.** Comme indiqué en annexe 3 de la proposition 10979/02, de nombreux pays européens ont des mécanismes d'exonération ou de réduction des droits d'accises pour les opérateurs de lignes de bus. Il est à craindre que de tels avantages ne puissent être maintenus si cette directive est adoptée :
 - L'article 5 de la proposition 10979/02 autorise différents taux de taxe appliqués aux transports publics locaux. Ceci devrait aussi inclure les compagnies d'autocars, qui fournissent un moyen de transport respectueux de l'environnement.
 - Cependant, conformément à l'article 8, les taux réduits qui sont applicables aux carburants utilisés pour les besoins des transports publics, ne seront pas appliqués au diesel. Ceci engendrera une hausse du prix du gasoil pour les transports publics dans certains Etats membres. Cependant, la plupart des bus ont encore des moteurs diesel et les récentes améliorations de ces moteurs (provenant en partie de la législation européenne) les ont rendus aussi respectueux de l'environnement que les moteurs au GPL et au gaz naturel.

- La poursuite des exonérations et des réductions existantes octroyées par les Etats membres est à présent seulement autorisée jusqu'à fin 2006, sujette à une révision préalable. Ceci signifie que les avantages décrits ci-dessus seront perdus à partir de cette date et que la compétitivité des transports publics en souffrira en conséquence. Il devrait être par exemple prévu que les réductions et les exonérations existantes pourront au moins être maintenues (en instaurant des taux minimums sur les carburants utilisés par les transports publics suffisamment bas) pour.
- Dans l'intervalle, il est remarqué que l'article 5 permet aux Etats membres d'accorder des exonérations / réductions pour les matières premières énergétiques utilisées pour le transport de passagers par rail. Il n'est pas évident de savoir si ceci inclut les tramways et les métros. Ce point devrait être précisé. Le pouvoir d'une exonération totale devrait être étendu à tous les transports publics, et pas seulement aux services ferroviaires.

Bien que les autorités des transports de l'EMTA partagent les objectifs de la Commission sur le développement des modes de transports publics non polluants (la pile à combustible pour les bus par exemple), elles pensent que cette proposition devrait accorder une dérogation pour les systèmes de transports publics existants (bus et autocars).

Si une réduction spécifique n'est pas prévue pour les transports publics comme il est recommandé ci-dessus, les autorités des transports de l'EMTA craignent que la proposition de la Commission Européenne réduise l'attractivité des transports publics (par une augmentation des tarifs pour les passagers afin de compenser l'augmentation du prix des carburants payée par les opérateurs de bus), et en même temps qu'elle engendre des difficultés financières pour les compagnies de transports publics ainsi que pour les autorités.

Comme les autorités des transports publics le savent, l'équilibre financier des transports publics est très difficile à atteindre, et les autorités sont déjà fortement impliquées dans le financement des coûts d'exploitation dans la plupart des pays de l'Union Européenne. C'est pourquoi la proposition de la Commission devrait permettre, et même encourager, des mécanismes spéciaux pour « soulager » les accises sur les carburants utilisés par les systèmes de transports publics, et non le contraire.

Conclusion

La nécessité d'une harmonisation de la taxation des carburants en Europe est acceptée. Cependant, une taxation plus équitable des transports routiers et une internalisation de ses coûts externes, afin de réduire la congestion et les atteintes à l'environnement, sont plus

importantes qu'une harmonisation des droits d'accises. C'est pourquoi les autorités de transport de l'EMTA demandent à la Commission Européenne de mener des politiques cohérentes. La proposition doit être conçue de telle façon qu'elle ne réduise pas l'attractivité du transport public en Europe.

Ceci est tout particulièrement important dans les pays qui peuvent être considérés comme des exemples de bonnes pratiques dans leur action pour promouvoir des alternatives au transport de fret par route et l'utilisation de la voiture privée à travers une taxation des carburants plus lourde.

Les membres de l'EMTA considèrent que la préparation d'une nouvelle proposition ne devrait pas seulement être la responsabilité de la Direction Générale de la Fiscalité mais aussi de la Direction Générale de l'Energie et du Transport de la Commission Européenne.

Paris, le 04 décembre 2002

Liste des autorités de transports publics membres de l'Association des Autorités Responsables des Transports des Métropoles Européennes (EMTA) :

AMSTERDAM (ROA)

ATHENS (OASA)

BARCELONA (ATM)

BIRMINGHAM-WEST MIDLANDS (Centro)

BILBAO (CTB)

BRUSSELS (Ministère de la Région de Bruxelles)

DUBLIN (DTO)

FRANKFURT (RMV)

GENEVA (Office des Transports et de la Circulation)

HELSINKI (YTV)

LISBON (Camara Municipal)

LONDON (GLA)

MADRID (CTM)

MANCHESTER (GMPTE)

MILAN (Comune di Milano)

OSLO (AS Sporveier)

PARIS (STIF)

PRAGUE (ROPID)

ROME (Comune di Roma)

SEVILLE (Junta de Andalucia)

STOCKHOLM (AB SL)

VALENCIA (ETM)

VIENNA (VOR)

VILNIUS (MECS)

WARSAW (ZTM)

ZURICH (ZVV)

Membres associés :

BERLIN (VBB)

Associazione della Città Italiane per una mobilità sostenibile