Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 08/07/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF: réviser la directive 1999/62/CE (« Eurovignette ») pour définir un cadre permettant aux États membres de calculer et de moduler les prix des péages en fonction des coûts de la pollution due au trafic et de la congestion de manière compatible avec le marché intérieur.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : le transport joue un rôle essentiel dans l'économie et la société, mais il est grandement dépendant du secteur pétrolier et il a un coût pour la société. A l'exception du changement climatique, la plupart des coûts externes sont supportés par les populations et par les administrations locales ou nationales du territoire sur lequel se déroule l'opération de transport, et non du territoire où le véhicule est immatriculé ou s'approvisionne en carburant. Afin de progresser dans le sens d'un système de transport durable, les prix des transports doivent mieux refléter les coûts résultant de la pollution de l'air due au trafic, de la pollution sonore due au trafic, du changement climatique et de la congestion causés par l'utilisation de véhicules, trains, avions ou bateaux. Cela permettrait d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire la pollution au niveau local, de gérer la congestion et de lutter contre le changement climatique au moindre coût pour l'économie. Dans le secteur des transports routiers, **les péages** sont les meilleurs instruments de tarification pour imputer ces coûts aux utilisateurs de manière équitable et efficace.

En 2006, le Parlement européen et le Conseil ont invité la Commission à élaborer un rapport concernant un modèle d'évaluation des coûts externes des transports, comme la pollution et la congestion, qui soit transparent, global et d'application générale, afin de servir de base pour calculer les redevances d'utilisation des infrastructures. Ils ont invité la Commission à proposer une stratégie de mise en œuvre progressive de ce modèle pour tous les modes de transport étayée, le cas échéant, par une proposition de modification de la directive « Eurovignette ». Plus récemment, dans sa résolution du 11 mars 2008 sur une politique européenne durable des transports, le Parlement a invité la Commission à présenter un tel modèle, une stratégie de mise en oeuvre pour tous les modes et des propositions législatives, au premier rang desquelles une révision de la directive.

CONTENU : la présente proposition est un élément d'un **paquet plus global** comprenant également une stratégie sur l'internalisation des coûts externes des transports ainsi qu'une communication relative à la réduction du bruit ferroviaire. Elle vise à encourager les États membres à appliquer une politique de tarification différenciée pour améliorer l'efficacité et les performances environnementales du transport routier de marchandises. Ses principaux éléments sont les suivants :

- la directive proposée autorise les États membres à **intégrer, dans le prix des péages perçus sur les poids lourds, un montant correspondant au coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic**. Elle autorise également à calculer les prix des péages aux heures de pointe sur la base du coût de la congestion frappant les autres véhicules. Les montants varieront en fonction de la distance parcourue, du lieu et du moment d'utilisation des routes pour mieux tenir compte de ces coûts externes. Les États membres devront affecter les recettes ainsi obtenues à des **projets visant à accroître la durabilité des transports** (ex : projets de recherche et développement sur des véhicules plus propres et plus économes en énergie, projets visant à atténuer les effets de la pollution générée par les transports routiers ou projets de construction de nouvelles capacités d'infrastructure pour les utilisateurs) ;

- les États membres qui optent pour cette solution doivent **respecter des principes communs de tarification**, ainsi que des **mécanismes de notification** et de compte rendu à la Commission concernant les systèmes de péage. Les États membres doivent désigner des autorités indépendantes chargées de fixer les coûts imputables en appliquant une méthode commune facilement vérifiable et adaptable au progrès technique. L'application d'une telle méthode garantira que les systèmes de tarification sont transparents, proportionnés à l'objectif poursuivi et n'engendrent pas de discrimination selon la nationalité des transporteurs ;

- les redevances doivent être collectées au moyen de **systèmes électroniques** qui ne gênent pas la fluidité du trafic, ni ne produisent de nuisances aux postes de péage, et peuvent être étendus ultérieurement à d'autres parties du réseau sans nécessiter d'investissements supplémentaires importants. Il est prévu une période de transition pour les postes de péage à barrières actuels. Pour éviter qu'une tarification indue soit imposée aux utilisateurs, des conditions supplémentaires doivent être satisfaites lorsqu'une redevance fondée sur les coûts de congestion et de pollution est associée à une redevance destinée à couvrir le coût de l'infrastructure ;

- la proposition élargit le champ de la directive en vigueur **au-delà du réseau transeuropéen** pour éviter l'application de systèmes de tarification différents aux principaux corridors de transport et aux autres voies interurbaines. Elle facilite l'application des dispositions de la directive actuelle qui prévoient la majoration des péages perçus dans les zones montagneuses pour cofinancer des projets communautaires prioritaires ;

- enfin, elle n'interdit pas aux États membres d'appliquer sur les **axes urbains** des droits régulateurs visant spécifiquement à diminuer la congestion routière ou à combattre les incidences sur l'environnement dans les zones urbanisées.