

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

2008/0147(COD) - 11/02/2009

En adoptant le rapport de M. Saïd **EL KHADRAOUI** (PSE, BE), la commission des transports et du tourisme a approuvé, sous réserve d'amendements, la 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.

Les principaux amendements adoptés en commission - 1^{ère} lecture de la procédure de codécision - sont les suivants :

Extension des règles à tous les principaux axes et aux véhicules de 3,5 tonnes : selon les députés, la directive doit permettre la libre circulation des marchandises dans l'Union tout en garantissant l'égalité de traitement entre les transporteurs. Il convient donc de l'appliquer sur tout le réseau transeuropéen de transport ainsi que sur toutes les routes concernées habituellement par un transport international de marchandises. En outre, la directive devrait s'étendre aux véhicules de 3,5 tonnes à compter du 1^{er} janvier 2012.

Congestion : la directive devrait permettre aux États membres d'appliquer aux poids lourds une redevance pour congestion, à condition qu'une redevance ayant un effet équivalent soit appliquée à tous les autres usagers de la route qui génèrent de la congestion. Avant l'instauration d'une redevance liée à la congestion, l'État membre concerné devrait établir un plan d'action identifiant, sur la base d'une analyse coûts /avantages, les mesures envisageables pour accroître la capacité des sections de routes concernées en réduisant le volume du trafic ou en construisant de nouvelles infrastructures. Ce plan d'action s'appliquerait à tous les usagers de la route qui génèrent la congestion.

La proposition prévoit que dans des **cas exceptionnels d'infrastructures** situées dans des régions montagneuses, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion. Les députés estiment que les **agglomérations urbaines** peuvent également être concernées par la congestion, ce qui peut justifier une majoration de la redevance. D'une manière générale, les députés proposent que les États membres puissent utiliser les recettes tirées de la majoration de la redevance selon leurs propres priorités pour l'amélioration des infrastructures de transport en général.

Redevances d'utilisation : selon le rapport, ne seraient pas soumis aux redevances d'utilisation les véhicules qui respectent à l'avance les futures normes EURO en matière d'émissions devant entrer en vigueur aux dates prévues par la réglementation en la matière.

Affectation des recettes: les députés souhaitent donner plus de poids au principe de l'affectation. Les États membres qui perçoivent une redevance pour coûts externes devraient veiller à ce que les recettes générées par cette redevance soient affectées prioritairement à la réduction et, si possible, à l'élimination des coûts externes occasionnés par le trafic routier. Ces recettes pourraient également être affectées à des mesures visant à améliorer les performances des véhicules de transport routier en matière d'émission de CO₂ et de consommation de carburant et à construire et améliorer les infrastructures routières existantes ou à construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.

À partir de 2011, 15% au minimum des recettes générées par la redevance sur les coûts externes et sur les infrastructures dans chaque État membre devraient être consacrés au soutien financier des projets de RTE-T afin d'accroître la durabilité du transport, ce pourcentage augmentant progressivement au fil des ans.

Galileo : dès que l'exploitabilité des services de péage utilisant le système Galileo de localisation par satellite sera techniquement établie, les redevances pour coûts externes devraient être perçues et recouvrées au moyen d'un système interopérable européen de péage électronique, conformément à la directive 2004/52/CE.

Rapport concernant les péages perçus par les États membres : les députés demandent qu'au plus tard le 31 décembre 2010, la Commission présente un rapport sur la disponibilité de places de stationnement sûres et sécurisées sur le réseau routier transeuropéen (RTE). Après mise à contribution des partenaires sociaux, ce rapport devrait assorti de propositions concernant :

- a) l'affectation de redevances d'infrastructures pour un nombre suffisant d'emplacements de stationnement sûrs et sécurisés sur le RTE ;
- b) des orientations pour la Banque européenne d'investissement, le fonds européen de cohésion et le fonds structurel européen en vue d'une prise en compte adéquate d'emplacements de stationnement sûrs et sécurisés lors de la conception et du cofinancement de projets de RTE.

Rapport sur les résultats de la directive : le rapport que la Commission présentera plus tard le 31 décembre 2013, devrait également examiner :

- a) la faisabilité technique et économique de la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée et de l'introduction de systèmes de tarification en fonction de la distance, ainsi que la nécessité de maintenir une dérogation pour les États membres limitrophes de pays tiers, pour leur permettre de continuer à appliquer des systèmes de tarification en fonction de la durée aux poids lourds qui attendent aux points de passage frontaliers;
- b) la nécessité d'une proposition de système qui garantisse l'internalisation cohérente et simultanée de coûts externes pour tous les autres modes de transport.

Le rapport devrait s'accompagner d'une évaluation des progrès réalisés dans l'internalisation des coûts externes pour tous les modes des transports et d'une proposition au Parlement européen et au Conseil relative à une nouvelle révision de la directive.

Calcul des coûts externes : afin que les entreprises européennes de transport reçoivent des signaux clairs en matière de tarification en vue de l'optimisation de leurs pratiques, le rapport souligne qu'il conviendrait de s'efforcer à moyen terme de parvenir à une convergence dans le calcul des coûts externes pour tous les systèmes européens de taxation.

Internalisation des coûts externes : le rapport souligne que le principe de l'internalisation des coûts externes équivaut à un instrument de gestion et que les usagers de la route et les secteurs industriels qui en dépendent devraient être incités à exploiter et à étendre leurs capacités respectives en matière de transport respectueux de l'environnement, notamment par le changement du comportement des conducteurs ou la poursuite du développement technologique.

Interopérabilité des systèmes de péage : les députés appellent à mettre en place, dans les meilleurs délais, l'interopérabilité des systèmes de péage au niveau communautaire. L'objectif devrait être d'équiper

le véhicule d'une seule installation, qui soit en mesure d'appliquer divers tarifs, selon les péages qui sont applicables dans les divers États membres. La Commission devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'un système véritablement interopérable puisse être mis en place d'ici la fin 2010.