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

2008/0147(COD) - 11/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 359 voix pour, 256 voix contre et 86 abstentions, une résolution législative approuvant, sous réserve d'amendements, en première lecture de la procédure de codécision, 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 sont les suivants :

Extension des règles à tous les principaux axes : selon le Parlement, 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.

Taxation de la congestion : le texte adopté par le Parlement en plénière a laissé inchangées les dispositions de la proposition de la Commission qui prévoient que la redevance pour coûts externes sur les véhicules de transport lourds peut aussi inclure le coût de la congestion durant certaines périodes où des tronçons routiers particuliers sont encombrés. Le Parlement a décidé toutefois de supprimer de l'Annexe III bis les méthodes spécifiques de calcul du coût de la congestion, laissant ainsi aux États membres de décider des méthodes à utiliser. En confirmant la proposition de la Commission en ce qui concerne la redevance pour congestion sur les poids lourds, le vote en plénière n'a pas suivi la position contenue dans le rapport déposé par la Commission des Transports qui a insisté qu'il ne fallait pas pénaliser les poids lourds, et qui aurait permis aux États membres d'appliquer à ceux-ci une redevance pour congestion à condition qu'ils appliquent une taxe similaire à "tous les usagers de la route". Enfin, un amendement déposé par le groupe des Verts/ALE visant à ajouter les émissions de **CO2** à la liste des coûts imputables a été rejeté également en plénière.

Droits d'usage : la directive proposée prévoit que les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure et peuvent être acquittés pour une journée, une semaine, un mois ou un an. Les députés estiment que le taux mensuel ne doit pas être supérieur à 10% du taux annuel et le taux hebdomadaire ne doit pas être supérieur à 2,7% du taux annuel. En vue d'éviter toute discrimination au sein de l'UE, les députés ont également supprimé une disposition prévoyant qu'un État membre ne peut appliquer des taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire.

Agglomérations urbaines : 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 : 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.

Information du Parlement européen : la directive proposée ayant pour but d'internaliser les coûts externes, les informations fournies à la Commission par les États membres en ce qui concerne les cas où ils sont calculés et les modalités du calcul devraient également être communiquées au Parlement européen.

Usagers non réguliers : les modalités relatives à la perception des péages et des droits d'usage ne doivent pas désavantager, de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier, par rapport à ceux qui utilisent des modes de paiement différents.

Affectation des recettes: le Parlement a souhaité donner plus de poids au principe de l'affectation. Ainsi, 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 CO_2 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 : le Parlement demande 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'internationalisation 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.

Internalisation des coûts externes : la résolution 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.

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, les députés soulignent 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.

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.