

Paquet écologisation des transports et internalisation des coûts externes

2008/2240(INI) - 11/03/2009 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 452 voix pour, 108 voix contre et 134 abstentions une résolution sur l'écologisation des transports et l'internalisation des coûts externes, en réponse à trois communications de la Commission sur le même sujet.

Écologisation des transports : le Parlement se félicite de la communication de la Commission sur l'écologisation des transports, qui constitue **un premier pas partiel mais important**. Il déplore toutefois que la Commission n'ait présenté aucun plan intégré visant à rendre le transport et tous les secteurs le composant davantage respectueux de l'environnement. Les députés notent que la Commission a déjà pris des initiatives préliminaires qui, à terme, doivent déboucher sur une stratégie générale pour l'internalisation des coûts externes dans tous les modes de transport, mais qu'elle s'est jusqu'ici limitée :

- adoption d'une démarche ponctuelle formulée dans un manuel pour l'évaluation des coûts externes du transport ainsi que pour leur internalisation dans différents secteurs (voir le manuel d'évaluation des coûts externes dans le secteur des transports) ;
- présentation d'une proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE (directive Eurovignette), qui doit permettre aux États membres d'imputer les coûts externes aux poids lourds conformément à l'article 11 de ladite directive ;
- proposition de taxer les coûts externes causés par le bruit des trains, via des redevances d'infrastructure modulées en fonction du bruit.

La Commission est dès lors invitée à : i) **concevoir, pour tous les modes de transport, les mesures et instruments nécessaires** pour continuer à rendre le transport davantage respectueux de l'environnement en tenant compte des conventions internationales déjà en vigueur et des mesures déjà prises dans les différents secteurs du transport; ii) réaliser, s'agissant de ces propositions, **des analyses d'impact** des différentes mesures et de leurs conséquences sur la concurrence entre les modes de transport, sur les coûts de la mobilité et sur la compétitivité ; iii) présenter ensuite, sur cette base, **un plan intégré d'écologisation des transports**, assorti de propositions législatives concrètes.

Internalisation des coûts externes : la résolution note la Commission ne s'est pas conformée à ce que demandaient le Parlement et le Conseil conformément à la directive Eurovignette, dès lors qu'elle n'a pas conçu ni présenté un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes.

Le Parlement constate que dans sa communication, la Commission présente une justification scientifiquement cohérente pour l'imputation de chacun des coûts externes aux différents modes de transport et fait sienne une prétendue « approche pragmatique par le coût moyen ». Les députés soutiennent dans l'ensemble la base que choisit la Commission, **la tarification des coûts sociaux marginaux**, en harmonie avec le Livre blanc sur les transports de 2001.

Les députés notent également que la Commission tient explicitement compte du **principe du pollueur-payeur**. Ils lui demandent cependant de tenir compte, dans le contexte des nouvelles mesures en matière d'internalisation des coûts externes, de toutes les formes d'internalisation des coûts externes qui existent déjà, comme les taxes sur les huiles minérales, et les redevances d'utilisation des infrastructures routières. La Commission est invitée lorsqu'elle présentera d'autres propositions sur l'écologisation du secteur des

transports, à y inclure les évaluations des incidences de la concurrence entre les différents modes de transport et des incidences sociales et environnementales liées, ainsi que les coûts de la mobilité et de la compétitivité.

La résolution déplore également que la Commission n'ait pas proposé de mesures visant à **pallier les effets de l'augmentation du caractère périphérique** découlant de l'élargissement de l'Union et qu'elle n'ait pas prévu non plus les conséquences de son application, notamment dans les États membres dans lesquels existent des barrières géographiques et pour ceux qui ne disposent pas encore de solutions de remplacement multimodales. La Commission est donc invitée : i) à remédier à ces insuffisances lors de la prochaine révision des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T); ii) à présenter, dans le cadre de la révision des RTE-T, une proposition complémentaire de corridors de mobilité multimodale, les « **corridors verts** », pour compenser les charges découlant de la proposition actuelle en permettant une accessibilité et une mobilité sans obstacle.

Enfin, le Parlement demande à la Commission de présenter immédiatement des propositions concrètes pour tous les modes de transport, et, ensuite, de se conformer effectivement à l'article 11 de la directive Eurovignette modifiée, en présentant un **schéma général de calcul et d'imputation des coûts externes** et d'évaluation des conséquences sur la base d'un modèle compréhensible.

Réduction du bruit ferroviaire : la Commission est invitée à présenter **une proposition de directive** relative à la perception de redevances - modulées en fonction du niveau sonore - pour les locomotives et wagons pour inciter aussi rapidement que possible les compagnies ferroviaires à rendre sans tarder le matériel roulant moins bruyant par le remplacement des semelles de frein. Là où cela est nécessaire, des mesures de court terme peuvent aussi être prises en compte et aucune mesure législative ne devrait avoir de conséquences négatives pour le rail dans la concurrence intermodale.

Les députés attendent de la Commission qu'elle conçoive dans sa proposition une méthode praticable garantissant, par l'affectation des recettes, le post-équipement non seulement des wagons des compagnies ferroviaires, mais aussi de ceux d'autres compagnies inclus dans les convois des premières.