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

2008/0147(COD) - 12/04/2011

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Saïd EL KHADRAOUI (S&D, BE) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la 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 (Eurovignette).

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire, modifie la position du Conseil en première lecture comme suit :

Péages et droits d'usage : les députés souhaitent préciser qu'un État membre peut décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, s'il considère qu'une extension aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes aurait:

a) des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic; **ou**

b) pour conséquence des frais administratifs supérieurs à 30% des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

De plus, les États membres qui décident de n'appliquer des péages et/ou des redevances d'utilisation qu'aux véhicules ayant un poids en charge maximal autorisé inférieur à 12 tonnes doivent **informer la Commission** de leur décision et des motifs de celle-ci.

Les députés estiment que les redevances d'infrastructure moyennes pondérées peuvent aussi comprendre **une rémunération du capital et/ou une marge bénéficiaire** conforme aux conditions du marché.

Dérogations : la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic ne doit pas s'appliquer aux véhicules qui respectent les normes d'émission EURO les plus strictes **pendant trois ans** (quatre ans selon le Conseil) à compter des dates d'application fixées dans la réglementation ayant instauré ces normes.

Mesures d'incitation au renouvellement du parc : pour offrir des mesures d'incitation au renouvellement du parc, les députés estiment que les mesures d'incitation financière en faveur des véhicules propres doivent s'assortir de **sanctions financières pour les véhicules les plus polluants**. Parallèlement, les recettes issues de la majoration doivent être affectées au financement de projets prioritaires relevant du réseau RTE-T.

Redevance d'infrastructure : les députés proposent que la redevance puisse également faire l'objet de variations afin de réduire la congestion, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière, à condition que:

- aucune redevance d'infrastructure ne soit supérieure à **200%** (plutôt que 175%) du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée ;
-

- les périodes de pointe pendant lesquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas **huit heures par jour** (plutôt que cinq heures par jour);
- le tarif variable est conçu et appliqué sur un tronçon surchargé de manière à offrir des tarifs de péage réduits aux transporteurs qui choisissent d'emprunter le tronçon hors des heures de pointe, un tarif majoré s'appliquant à ceux qui choisissent de l'emprunter pendant les heures de pointe ;
- l'État membre qui souhaite instaurer un tel tarif variable en informe la Commission en lui communiquant les informations nécessaires pour lui donner l'assurance que les conditions sont remplies.

Guide pour les usagers : la Commission devrait prévoir l'élaboration d'un guide à l'intention des usagers sur la mise en œuvre de la directive, qui doit être rédigé dans les langues des États membres qui l'appliqueront, l'accent étant particulièrement placé sur la **modulation du trafic**. L'objectif est de permettre aux organismes publics et privés d'élaborer des plans d'entreprise tenant compte des répercussions éventuelles d'une telle modulation.

Informations à la Commission: avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance pour coûts externes, les États membres devraient communiquer à la Commission un plan spécifique indiquant de quelle manière les recettes supplémentaires générées par une redevance pour les coûts externes seront utilisées.

Systèmes de péage interopérables : la Commission devrait encourager toute coopération entre les États membres qui peut s'avérer nécessaire pour garantir la mise en place de systèmes de péage interopérables, susceptibles d'être utilisés sur le territoire d'un autre État membre.

Utilisation des recettes produites par la directive : les députés souhaitent préciser que les recettes provenant des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, doivent être destinées au secteur des transports, afin de rendre ceux-ci plus durables, ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble. Entre autres objectifs, il s'agit de mettre à disposition des places de parking sûres.

Les députés demandent **qu'au moins 15%** du produit de la tarification des coûts externes et de la redevance d'infrastructure de chaque État membre soient utilisés pour **soutenir financièrement les projets RTE-T** de manière à augmenter la durabilité des transports. Ce pourcentage devrait augmenter progressivement avec le temps.

Actes délégués : la Commission devrait adopter des actes délégués en ce qui concerne les méthodes de calcul des sections 2 et 3 de l'annexe III.

Rapport : au plus tard quatre ans (au lieu de cinq ans) après l'entrée en vigueur de la directive, le rapport de la Commission sur la mise en œuvre des effets de la directive devra évaluer, entre autres:

- la faisabilité technique et économique de l'instauration de péages minimaux fondés sur la distance sur les grands axes interurbains. Le rapport identifiera les types de tronçons auxquels peut s'appliquer le péage, les modalités de perception possibles et les moyens d'assurer une application rentable ainsi qu'une méthode unique simple pour fixer les taux minimums ;
- le degré d'interopérabilité des différents systèmes de péage des États membres comme prévu par la directive 2005/52/CE ;
- la faisabilité technique et économique de l'abolition progressive des systèmes de péage fondés sur l'heure et l'introduction de systèmes fondés sur la distance parcourue.

Le rapport sera accompagné d'une proposition à l'intention du Parlement européen et du Conseil relative à la révision de la directive.