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

2008/0147(COD) - 07/06/2011 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 505 voix pour, 141 voix contre et 17 abstentions, une résolution législative relative à 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»).

Le Parlement a arrêté sa position en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la position du Conseil comme suit :

Péages et droits d'usage : selon le texte de compromis, 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 **notamment**:

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;

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

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.

Majoration appliquée à la redevance d'infrastructure : le texte prévoit que dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses, et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, sous certaines conditions.

Le montant de la majoration sera déduit du montant de la redevance pour coûts externes, **sauf pour les véhicules des classes d'émission EURO 0, I et II à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, et de la classe d'émission EURO III à partir de 2015**. Toutes ces recettes générées par l'application simultanée de la majoration et par les redevances pour coûts externes doivent être investies dans le financement de la construction de **projets prioritaires d'intérêt européen**, visés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE.

Redevance d'infrastructure : la redevance pourra 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 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 cinq heures par jour ;
-

- le tarif variable est conçu et appliqué de façon transparente et de manière à ne pas affecter les recettes sur un tronçon surchargé en offrant des tarifs de péage réduits aux transporteurs qui empruntent le tronçon en dehors des heures de pointe et des tarifs majorés à ceux qui l'empruntent pendant les heures de pointe, et
- l'État membre qui souhaite instaurer un tel tarif variable ou modifier un tarif existant en informe la Commission en lui communiquant les informations nécessaires pour lui donner l'assurance que les conditions sont remplies. En se fondant sur les informations qui lui sont fournies, la Commission publiera et mettra régulièrement à jour une liste énumérant les périodes et tarifs correspondants auxquels s'applique le tarif variable.

Systèmes de péage interopérables : la Commission devra favoriser, entre les États membres, toute coopération qui pourrait s'avérer nécessaire pour garantir l'interopérabilité des systèmes électroniques de péage au niveau européen.

Utilisation des recettes produites par la directive : afin de permettre le développement du réseau dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu'à **l'optimisation du système de transport dans son ensemble**. En particulier, ces recettes devraient être utilisées **pour rendre les transports plus durables**. Entre autres objectifs, il s'agit de financer le réseau transeuropéen de transport et de mettre à disposition des places de parking sûres.

Cette disposition sera appliquée par les États membres s'ils ont mis en place et appliquent des politiques d'aide budgétaire et financière qui mobilisent l'aide financière au réseau transeuropéen de transport et dont la valeur représente **15% au moins** des recettes générées par les redevances d'infrastructures et les redevances pour coûts externes dans chaque État membres.

Compétences d'exécution : afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission.

Rapport : au plus tard quatre 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 mise en œuvre et l'impact de la variation des redevances d'infrastructure telle que visée à la directive sur la réduction de la pollution atmosphérique et de la congestion du trafic au niveau local. Le rapport évaluera également si la variation maximale et la période de pointe, visées à la directive, sont suffisantes pour permettre un bon fonctionnement du mécanisme de variation;
- les progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes de transport dans le but de leur internalisation;
- les avancées réalisées dans l'application des redevances aux usagers de la route et les moyens d'harmoniser progressivement les systèmes de redevance appliqués aux véhicules commerciaux ;
- l'utilisation des systèmes électroniques de perception et de recouvrement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes et leur degré d'interopérabilité conformément à la directive 2004/52/CE.

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