

Stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe

2012/2296(INI) - 14/05/2012 - Document annexé à la procédure

La Commission présente une communication relative à l'imposition aux véhicules particuliers légers de redevances nationales sur les infrastructures routières.

Dans son [livre blanc sur les transports](#), la Commission a annoncé son intention de proposer des mesures obligatoires pour internaliser les principaux coûts externes des transports, tels que les nuisances sonores, la pollution locale et les encombrements, à l'horizon 2020.

S'il existe, dans l'UE, des règles de droit dérivé relatives aux redevances routières applicables aux poids lourds dont la masse totale autorisée dépasse 3,5 tonnes (voir [directive «Eurovignette»](#)), en revanche, les seules règles relatives à la taxation des véhicules particuliers légers, des véhicules utilitaires légers dont la masse totale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, des autobus et des autocars découlent directement du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

La présente communication s'inscrit dans le cadre plus vaste de la stratégie en matière de tarification routière décrite dans le livre blanc. Elle vise à **expliquer la manière dont la Commission entend appliquer les principes généraux de non-discrimination et de proportionnalité du traité à un système de vignette pour véhicules particuliers légers**. Elle fournit également des orientations sur l'application d'un tel système de vignette. La communication ne crée pas de nouvelles règles législatives.

Systèmes de tarification existants : en l'absence de législation de l'UE dans ce domaine, les États membres sont en principe libres de mettre en place un système national de redevances pour l'utilisation des infrastructures routières applicable aux véhicules particuliers légers (système de vignette). Des systèmes de vignette pour les véhicules particuliers légers sont actuellement en application dans sept États membres de l'UE, à savoir l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie et la Slovénie. D'autres États membres tels que la Belgique prévoient de mettre en œuvre un système de ce type. La taxation actuelle de ces véhicules témoigne de la **grande diversité des politiques mises en place par les États membres**.

Les nombreuses plaintes que la Commission ne cesse de recevoir montrent que la mise en œuvre de systèmes de vignette pour les véhicules particuliers légers peut, si elle n'a pas été soigneusement préparée, i) donner lieu à des problèmes pratiques en entravant la fluidité du trafic, notamment dans les régions frontalières, ii) favoriser des pratiques inadaptées en matière de contrôle ; iii) être source de discrimination potentielle pour les utilisateurs occasionnels, principalement les automobilistes originaires d'autres États membres auxquels une vignette pour une courte durée n'est pas toujours proposée.

Les systèmes de vignette sont appliqués de manière différente entre les États membres et **ces disparités peuvent être à l'origine de failles**. Les systèmes de péage pour les véhicules particuliers légers, quant à eux, ne causent pas les mêmes problèmes que les systèmes de vignette, puisque les redevances de péage sont fonction de la distance et qu'elles sont directement liées à l'utilisation des infrastructures, ce qui réduit le risque potentiel de discrimination. En outre, les systèmes de péage électroniques permettent au trafic de s'écouler librement sans que les utilisateurs aient à s'arrêter aux barrières de péage.

Application des dispositions du traité : la Commission estime que tout système de vignette applicable aux véhicules particuliers légers être évalué à la lumière des règles fondamentales consacrées par la législation de l'UE qui sont particulièrement pertinentes en la matière, à savoir le principe d'absence de discrimination fondée sur la nationalité et le principe de proportionnalité.

Tout système de vignette appliqué par un État membre fonctionnerait au détriment des ressortissants des autres États membres si, en ne prévoyant pas de tarif pour une utilisation de l'infrastructure routière pour une courte durée ou à des fins de transit, il pénalisait les automobilistes qui ne résident pas dans cet État mais utilisent occasionnellement son réseau routier.

De plus, une mesure nationale applicable de la même manière aux ressortissants ou aux résidents et non-ressortissants ou non-résidents pourrait aussi être discriminatoire (discrimination indirecte). Toutefois, cette discrimination pourrait être justifiée par une raison impérieuse d'intérêt général telle que l'amélioration des flux de trafic et/ou la réduction des coûts/dommages environnementaux.

Orientations pour l'application de systèmes nationaux de vignette : sur la base des plaintes reçues et des études analytiques, la Commission propose des orientations en ce qui concerne les aspects suivants: a) la disponibilité de vignettes à des tarifs proportionnés; b) l'accès adéquat à l'information; c) la perception des redevances et leur paiement; d) des pratiques appropriées en matière de contrôle.

Concrètement, afin que les systèmes de vignette applicables aux véhicules particuliers légers soient non discriminatoires, la Commission propose que les États membres mettent en place des systèmes qui prévoient **des vignettes hebdomadaires (ou pour une période plus courte) en plus des vignettes annuelles et mensuelles**. En outre, elle estime souhaitable:

- de proposer des **vignettes de courte durée et des vignettes de longue durée à un prix proportionné**;
- de donner aux utilisateurs occasionnels non résidents un **accès correct aux informations** concernant le type de véhicules pour lesquels l'achat de la vignette est obligatoire, l'infrastructure routière soumise à une tarification, les types de vignettes, leur validité et leurs prix, les points de vente et les amendes appliquées;
- de proposer aux utilisateurs occasionnels non résidents un **vaste éventail de possibilités** pour l'achat de la vignette;
- de **concentrer les mesures de contrôle d'application** sur les endroits où la probabilité de non-respect des règles est relativement élevée et pas essentiellement, dans les zones frontalières, sur les non-résidents qui commettent souvent ce type d'infraction pour la première fois, afin de garantir l'égalité de traitement entre résidents et non-résidents;
- de prévoir des **amendes proportionnées** aux autres infractions à la réglementation routière et ayant une valeur de sanction appropriée.

Étant donné que les systèmes de vignette mettent en œuvre, pour la plupart, le principe de l'«utilisateur-payeur», la Commission préconise une **utilisation transparente de leurs recettes** qui devraient, idéalement, être uniquement affectées aux routes pour lesquelles il existe un programme d'entretien bien défini, de manière à offrir aux utilisateurs un niveau de service minimum pour les redevances qu'ils paient.

La Commission invite les États membres qui appliquent un système de vignette aux véhicules particuliers légers ou qui comptent introduire un tel système à évaluer leur système à la lumière de la communication. **Sur la base de l'expérience, la Commission pourra envisager une initiative** destinée à apporter des éclaircissements sur les redevances routières applicables aux véhicules particuliers légers.