

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

2017/0114(COD) - 25/10/2018 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 398 voix pour, 179 contre et 32 abstentions, une résolution législative sur 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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit:

Péages et droits d'usage: la directive proposée vise à contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de l'UE pour le secteur des transports et à rendre les redevances routières plus équitables. Étant donné que la **tarification en fonction de la distance** (péages) plutôt que de la durée (vignettes) reflète mieux l'usage, les niveaux d'émission et la pollution réels, le projet de directive supprimerait progressivement les systèmes de tarification fondés sur la durée au terme d'une phase transitoire adaptée.

Le Parlement a estimé que la tarification routière imposée par les États membres devrait se baser sur la distance à partir **à partir de 2027 pour les voitures particulières et à partir de 2023 pour les poids lourds et les camionnettes** destinées au transport de marchandises dont la masse en charge maximale autorisée est comprise entre 2,4 tonnes et 3,5 tonnes et qui ont une hauteur supérieure à 2 mètres.

À partir du **1^{er} janvier 2020**, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds devraient s'appliquer à tous les véhicules utilitaires lourds ainsi qu'aux camionnettes destinées au transport de marchandises.

Droits d'usage (proportionnalité et égalité de traitement): la proportionnalité des droits d'usage pourrait tenir compte du caractère spécifique des opérations de transport qui ont pour origine un État membre de la périphérie de l'Union européenne.

Selon le texte amendé, les réseaux routiers couverts par une redevance d'infrastructure devraient offrir un **niveau de sécurité routière élevé** et être dotés de toutes les infrastructures nécessaires, telles que des **aires de stationnement sûres** par tous les temps, pour se conformer aux obligations prévues par le règlement sur les temps de repos et les durées de conduite.

Tarification des coûts externes: à partir du **1^{er} janvier 2021**, les États membres qui perçoivent des péages devraient appliquer une **redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique et sonore** due au trafic aux véhicules utilitaires lourds et aux camionnettes destinés au transport de marchandises sur toutes les parties du réseau visées à la directive qui sont soumises à une redevance d'infrastructure.

À compter du **1^{er} janvier 2026**, la redevance pour coûts externes imposée sur tout tronçon du réseau routier devrait s'appliquer de manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient appliquer des dérogations permettant d'adapter les redevances pour coûts externes dans le cas des véhicules présentant un intérêt historique.

Redevance de congestion: une redevance de congestion imposée sur tout tronçon du réseau routier s'appliquerait d'une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient décider toutefois décider d'exonérer **les autobus et les autocars** pour promouvoir les transports collectifs ainsi que le développement socio-économique et la cohésion sociale.

Majorations: la majoration **ne devrait pas excéder 15 %** de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée, sauf dans les régions montagneuses, où les coûts d'infrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants, auquel cas la majoration ne pourrait excéder **50%**.

Variation des redevances: le Parlement a proposé qu'à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, les **véhicules à émissions nulles** bénéficient d'une réduction des redevances d'infrastructure de **50 %** par rapport au taux le plus bas. Le fonctionnement sans émissions bénéficierait de la même réduction pour autant qu'il puisse être prouvé.

Les États membres pourraient prendre en compte l'amélioration des performances environnementales du véhicule utilisant des **carburants alternatifs**. Un abonnement permanent ou tout autre dispositif agréé par l'exploitant d'un système de péage devrait permettre aux usagers de bénéficier d'une variation du montant des péages qui récompense les performances environnementales améliorées du véhicule après conversion.

Abattements: pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds et des camionnettes destinés au transport de marchandises, les États membres pourraient prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure, à condition que ces abattements ou réductions **n'excèdent pas 20%** de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement et ceux utilisés pour le transport local ou habituel, ou les deux.

Pour ce qui est des **véhicules légers**, en particulier pour les usagers utilisant fréquemment leurs véhicules dans des zones d'habitat dispersé et dans les banlieues, les États membres pourraient prévoir des abattements sur la redevance d'infrastructure, à condition par exemple que la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, que ces abattements contribuent la cohésion sociale ou qu'ils assurent la mobilité des régions périphériques ou éloignées.

Les États membres pourraient introduire une **exonération forfaitaire kilométrique** sur un tronçon routier spécifique, en tenant compte des schémas de mobilité et de l'intérêt économique des régions périphériques.

Dans **les zones montagneuses et les régions périphériques**, les États membres pourraient, sous certaines conditions, faire varier les taux des péages pour les véhicules lourds en fonction de la distance parcourue par le véhicule soumis au péage afin de réduire au minimum les incidences socio-économiques.

Usage des recettes: les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externe devraient être utilisées pour l'entretien et la maintenance du réseau routier, et l'optimisation du système de transport dans son ensemble.

Les recettes devraient être utilisées pour i) réduire la pollution atmosphérique et sonore due au transport routier; ii) financer des modes de transport collectifs et durables; iii) développer des infrastructures pour carburants alternatif; iv) financer le réseau transeuropéen de transport et de supprimer les goulets d'étranglement.

Les députés ont enfin proposé d'établir dans chaque État membre une **autorité indépendante** de supervision des redevances d'infrastructure chargée de veiller au respect de la directive.