

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

2017/0114(COD) - 18/01/2022 - Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Giuseppe FERRANDINO (S&D, IT) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

La commission compétente a recommandé que le Parlement européen **approuve la position du Conseil** en première lecture sans amendements.

Cette proposition modifie la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures dans le but de ;

- renforcer l'application des principes de l' «utilisateur payeur» et du «pollueur payeur»;
- contribuer de manière adéquate au financement des infrastructures routières;
- réduire la congestion;
- stimuler la décarbonation des transports; et
- contribuer à la réalisation des objectifs climatiques.

Le Parlement européen a arrêté en plénière sa position en première lecture le 25 octobre 2018. Dans sa position, le Parlement a encore renforcé l'application du principe du «pollueur-payeur». Au début de la nouvelle législature, la commission TRAN a adopté, le 24 septembre 2019, une décision d'entamer des négociations interinstitutionnelles sur la base du rapport de première lecture.

De son côté, le Conseil a adopté son orientation générale en vue des négociations le 18 décembre 2020. Les négociations interinstitutionnelles ont débuté le 29 janvier 2021 et se sont conclues avec succès le 15 juin 2021, sous la présidence portugaise, à l'issue de trois trilogues. Le 30 juin 2021, le Coreper a approuvé l'accord provisoire et le 12 juillet 2021, la commission TRAN l'a confirmé.

L'accord conclu **améliore les dispositions de la directive existante** en ce qui concerne un certain nombre de questions:

- la suppression progressive des vignettes (redevances fondées sur la durée) pour les poids lourds sur le réseau transeuropéen central et le passage à des redevances fondées sur la distance, avec certaines exonérations et la possibilité d'un système combiné, l'objectif étant de consacrer les principes du «pollueur-payeur» et de l' «utilisateur-payeur»;
- une «écologisation» de la tarification routière pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers en introduisant l'obligation de moduler les redevances routières en fonction des émissions de CO2 et/ou de la performance environnementale du véhicule, ainsi qu'une tarification obligatoire des coûts externes pour les camions afin de couvrir le coût externe de la pollution atmosphérique;

- la lutte contre la congestion en introduisant la possibilité de facturer à tous les véhicules une redevance de congestion. La position du Conseil prévoit désormais que les recettes générées par l'application (facultative) des redevances de congestion, ou leur équivalent en valeur financière, seront utilisés pour résoudre le problème de congestion, ou pour développer des modes de transport et une mobilité durables de façon générale;
- la mise en place de plafonds tarifaires en ce qui concerne les vignettes de courte durée pour les voitures particulières, y compris l'obligation de proposer une vignette d'une journée aux voyageurs en transit;
- une extension du champ d'application. Alors que les règles actuelles s'appliquent presque exclusivement aux poids lourds de plus de 12 tonnes, l'accord couvre tous les camions, autobus et véhicules utilitaires légers. Cela signifie que, si les États membres décident d'appliquer des redevances routières à ces véhicules, celles-ci devront être non discriminatoires, écologiques et équitables;
- l'introduction de clauses de réexamen permettant à la Commission d'évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de la directive en ce qui concerne la taxation des véhicules légers, ainsi que la faisabilité technique et juridique de la différenciation de traitement des véhicules utilitaires légers;
- l'introduction d'une clause de révision et de caducité au cas où le transport routier serait inclus dans un futur mécanisme de tarification du carbone, afin d'éviter une double tarification.