Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 23/07/2003 - Document de base législatif

OBJECTIF : mieux encadrer les redevances nationales d'utilisation des infrastructures routières afin d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur. CONTENU : la proposition de directive vise à rapprocher autour de principes communs les systèmes nationaux de péages et de droits d'usage liés à l'utilisation des infrastructures routières. Les initiatives isolées des États membres en la matière aggravent en effet le morcellement de l'Union en matière de taxation et de tarification des transports. La législation européenne actuelle sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive 1999/62/CE dite "Eurovignette") doit donc être complétée afin de garantir une concurrence loyale entre opérateurs. La proposition de la Commission constitue un cadre qui permettra aux États membres, dans le respect du principe de subsidiarité, de fournir de bonnes incitations économiques pour les opérations de transport par une structure de prix permettant de mieux refléter les coûts imposés à la collectivité. Alors que le régime communautaire actuel couvre uniquement les poids lourds d'au moins 12 tonnes, le système proposé par la Commission s'applique à tous les camions destinés au transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes. Ces véhicules interviennent en effet dans une large mesure dans le transport intracommunautaire de marchandises, et doivent par conséquent être couverts par les systèmes de péage mis en place pour les transports commerciaux. Concernant les routes auxquelles les péages s'appliqueront, le cadre proposé vise le réseau routier transeuropéen ainsi que toute autre route sur laquelle le trafic peut être dévié du réseau routier transeuropéen et qui concurrence directement certaines parties de ce réseau. Ces phénomènes de diversion du trafic ont en effet des conséquences importantes en terme de régulation du trafic, de congestion et même d'accidents ; il convenait dès lors de les inclure dans le champ d'application de la directive communautaire. En dehors de ce réseau défini par la proposition de directive, les États membres restent libres d'appliquer des péages, pour autant qu'ils respectent les règles et principes du traité. Les caractéristiques de l'encadrement proposé par la Commission ont pour but de: - Mieux refléter les coûts. : la tarification routière doit refléter les coûts de construction, d'exploitation, de maintenance et de développement du réseau ainsi que les coûts non couverts des accidents (40.000 morts chaque année et plus de 1,7 millions de blessés graves dans les accidents routiers). La directive proposée ouvre la possibilité aux États membres de faire varier les péages selon plusieurs facteurs : la distance parcourue ; le type d'infrastructures et la vitesse ; les dommages occasionnés aux routes suivant le type de véhicule (poids à l'essieu, type de suspension); le type de moteur et les effets sur l'environnement suivant les normes environnementales EURO des poids lourds; le moment de la journée et le niveau de congestion sur l'axe routier. La proposition de directive prévoit qu'à partir de juillet 2008, les États membres seront tenus de faire varier les péages enfonction de l'axe du réseau; - Améliorer la qualité de service offerte : les revenus des redevances d'infrastructures doivent bénéficier au secteur des transports. Dans certains cas, ces revenus devraient pouvoir contribuer au financement d'infrastructures alternatives à la route. À cette fin, la proposition de la Commission prévoit que les recettes des redevances devront être utilisées au profit de l'infrastructure routière, ainsi qu'au profit du secteur des transports dans son ensemble en prenant en considération le développement équilibré des réseaux de transport; - Permettre les financements croisés en faveur de la construction d'infrastructures dans les zones sensibles : la proposition de directive prévoit en outre que les États membres pourront appliquer des majorations aux péages pour l'usage de routes localisées dans des zones particulièrement sensibles, notamment dans les régions montagneuses. Ces majorations seront affectées à des financements croisés, afin de couvrir des coûts d'investissement d'autres infrastructures de transport d'un intérêt européen élevé, plus précisément des infrastructures ferroviaires.