Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 17/03/2004

La commission a adopté le rapport de M. Luigi COCILOVO (PPE-DE, I) qui dépose un grand nombre d'amendements à la proposition en première lecture de la procédure de codécision: - les États membres ne peuvent étendre les péages et les droits d'usage à d'autres routes du réseau routier transeuropéen qu'après en avoir informé la Commission, avoir consulté les autorités locales et/ou régionales responsables et s'être assurés que les péages et/ou droits d'usage sont compatibles avec les autres péages et systèmes de redevances mis en place au niveau local ou régional; - la commission propose une définition plus précise des «péages moyens pondérés», précisant que ceux-ci devraient être calculés par référence à toute infrastructure routière spécifique, sur la base du coût par kilomètre, et devraient être déterminés par l' autorité compétente de chaque État membre; - la commission introduit une définition des «coûts externes» causés par le système de fret routier, et comprenant «les coûts liés aux embouteillages, les coûts environnementaux, tels que la pollution atmosphérique aux niveaux local et mondial, le bruit, les atteintes au paysage et les coûts sociaux, comme les coûts en matière de santé et les coûts indirects liés aux accidents, qui ne sont pas couverts par les assurances»; - alors que la proposition prévoit que les péages moyens pondérés incluent les coûts des «éléments environnementaux objectifs», la commission ajoute qu'elle pourrait inclure les coûts liés aux embouteillages «lorsque ceux-ci peuvent être concrètement quantifiés au moyen d'une méthodologie de calcul harmonisée au niveau européen». Dans un autre amendement, les députés indiquent que la Commission devrait établir une méthode uniforme pour le calcul des coûts externes qui pourrait servir de base à l'internalisation des coûts externes; - en ce qui concerne les coûts internes, lors de la détermination des niveaux des péages moyens pondérés, il est également nécessaire de tenir compte du paiement des intérêts sur le capital investi et du rendement du capital investi; - la commission ajoute une nouvelle clause visant à introduire une distinction entre le péage de concession (c'est-à-dire un prix d'usage réglé à une société concessionnaire dans le cadre d'un contrat défini avec l'État) et le péage-redevance (une taxation perçue par un État ou un organisme public); - une compensation pour les charges routières doit être mise en place de manière non discriminatoire pour tous les transporteurs des États membres, quel que soit le pays d'origine du conducteur - en d'autres termes, pas uniquement aux conducteurs provenant de l'État membre où se trouvent les péages routiers. Cette compensation peut prendre la forme d'une réduction des taux à appliquer pour les taxes sur les carburants ou sur les véhicules comme cela a été proposé. Les régimes de compensation doivent aussi tenir pleinement compte des régimes de tarification locaux et régionaux; - en présentant son rapport sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive au Parlement européen et au Conseil, la Commission devrait tenir compte non seulement des développements en matière de technologies et de l'évolution de la densité de la circulation, mais aussi des développements en matière d'accidents de la route, ainsi que des incidences du transport sur l'environnement; - les députés amendent le tableau des charges proposé par la Commission afin d'établir une distinction explicite entre les véhicules plus polluants (dans les catégories EURO 0 et EURO I), les véhicules EURO II et les véhicules moins polluants déjà mis sur le marché et utilisés (EURO III, EURO IV et autres).