Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 14/11/2005

Les députés ont adopté le rapport de Corien WORTMANN-KOOL (PPE-DE, NL) modifiant la position commune du Conseil en deuxième lecture de la procédure de codécision. Les modifications consistent en la réintroduction d'une série d'amendements du Parlement en première lecture qui n'ont pas été repris par le Conseil:

- coûts externes: la commission réintroduit l'amendement du Parlement en première lecture proposant une définition des coûts externes: «les coûts qui sont, de toute évidence, occasionnés par le système de transport de marchandises par route mais qui ne sont pas inclus dans les prix du marché des services offerts pour ce type de transport. Ils peuvent inclure les coûts imputables 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»;

- deux ans au plus tard après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission présente «un modèle globalement applicable, transparent et compréhensible pour l'évaluation de tous les coûts externes liés à l'environnement, au degré de congestion et à la santé, qui servira de base aux futurs calculs des dépenses d'infrastructure». Ce modèle sera accompagné «d'une analyse d'impact sur l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie pour une mise en œuvre graduelle de ce modèle pour tous les modes de transport». Enoutre, dans le cas où une révision de la directive concernant l'internalisation des coûts externes n'est pas adoptée dans les trois ans suivant la présentation du modèle, les États membres peuvent ajouter un maximum de 60 % des coûts d'infrastructure pour refléter un minimum des coûts externes;

- champ d'application géographique: la commission modifie la formulation de l'article 7, paragraphe 1, de sorte que les péages et les droits d'usage soient appliqués à l'ensemble du réseau routier transeuropéen, dans l'esprit de la proposition initiale de la Commission, et non uniquement «à des parties de celui-ci» comme l'aurait permis le Conseil;

- avec de légères modifications, les députés réintroduisent la position du Parlement en première lecture selon laquelle, après en avoir informé la Commission, les États membres peuvent étendre l'imposition de péages et de droits d'usage à d'autres routes du réseau routier principal. Les États membres assurent la coordination avec les autorités ayant compétence sur ces routes pour garantir que les péages et/ou les droits d'usage sont compatibles avec les autres systèmes de redevance mis en place au niveau local ou régional;

- les États membres peuvent exempter de péage ou autres droits d'usage la ou les partie(s) du réseau pour laquelle ou lesquelles «il est nécessaire d'encourager et de maintenir l'intégration économique des régions isolées ou économiquement faibles» ou lorsqu'«il est nécessaire d'éviter des incitations néfastes à détourner le trafic»;

- véhicules couverts par la directive: alors que le Conseil propose que les péages et/ou droits d'usage soient applicables uniquement aux véhicules ayant un poids total en charge autorisé maximal d'au moins 12 tonnes, la commission veut que les véhicules de 3,5 tonnes ou plus soient couverts par la directive d'ici 2010 au plus tard;

- majorations: les députés réintroduisent la proposition du Parlement en première lecture selon laquelle les cas exceptionnels dans lesquels les autorités compétentes peuvent appliquer une majoration aux péages ne comprend pas uniquement les régions montagneuses, mais aussi «agglomérations définies conformément à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 96/62/CE» (c'est-à-dire les zones urbaines). Ils ajoutent que la majoration ne peut dépasser 25 % des péages et que les recettes générées «permettent de couvrir un financement croisé des coûts d'investissement d'autres infrastructures de transport plus respectueuses de l'environnement et d'un intérêt européen élevé (…)»;

- compensation: la commission réitère la position du Parlement en première lecture suivant laquelle la compensation en matière de tarification routière doit être attribuée sans discrimination à toute entreprise de transport des États membres, quel que soit le pays d'immatriculation des véhicules. Elle ajoute que le niveau de la compensation doit être en rapport avec le niveau des péages et/ou des droits d'usage payés;

- droits d'usage: comme le Parlement l'a fait en première lecture, les députés modifient le tableau de droits d'usage proposé par la Commission afin de procéder à une distinction manifeste entre les véhicules plus polluants (dans les catégories EURO 0 et EURO I), les véhicules EURO II et les véhicules moins polluants déjà sur le marché ou en utilisation (EURO III, EURO IV et autres).