Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 15/12/2005 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Suite à un compromis obtenu avec le Conseil et soutenu par les groupes PPE-DE, PSE, ADLE, GUE/NGL et UEN, une grande majorité des députés a adopté la recommandation pour la deuxième lecture de Corien **WORTMANN-KOOL** (PPE-ED, NL) sur la révision de la directive « Eurovignette ».

D'une manière générale, le Parlement estime que la tarification de l'utilisation de l'infrastructure routière doit être basée sur le principe de "l'utilisateur payeur" et sur la capacité d'appliquer le principe du "pollueur payeur", par exemple en faisant varier les péages selon les performances environnementales des véhicules.

Les amendements de compromis abordent les questions les plus controversées de la présente directive comme la question des coûts externes, le champ d'application géographique de la directive, le type de camions concernés, les variations des taux de péages et les concepts d'affectation des bénéfices.

- **Coûts externes** : le Conseil accepte de prendre en considération la question des coûts externes. Afin de permettre qu'une décision objective soit prise en connaissance de cause, à l'avenir, sur l' application éventuelle du principe du "pollueur payeur" pour tous les types de transports, grâce à l'internalisation des coûts externes, des modes de calcul uniformes devraient être élaborés sur la base de données scientifiquement reconnues. Une décision sur cette question devrait tenir pleinement compte de la charge fiscale déjà supportée par les entreprises de transport routier, telle que les taxes sur les véhicules à moteur et les droits d'accise sur les carburants. La Commission présentera, dans un délai de deux ans après la date d'entrée en vigueur de la directive, un modèle universel transparent pour l'évaluation de tous les coûts externes lequel devra servir de base pour le calcul des coûts d'infrastructure. Ce modèle sera accompagné d'une analyse d'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie pour sa mise en œuvre graduelle pour tous les modes de transport.

A noter que les variations de péage selon les Euro-classes seront obligatoires au plus tard en 2010 pour les pays qui pratiquent des frais de péage ou d'utilisation. Le texte apporte également une clarification quant à la possibilité pour les États membres d'introduire des taxes frappant les véhicules ou les chargements dont les poids et dimensions sont hors normes, des taxes de stationnement et concernant le trafic urbain et des droits régulateurs en vue de combattre la pollution atmosphérique et la congestion.

- **Type de véhicules concernés** : bien que le Conseil ait proposé que les péages et/ou les frais d'utilisation s'appliquent aux véhicules ayant un poids en charge autorisé de 12 tonnes et plus, les ministres ont désormais accepté le principe de taxer les véhicules de plus de 3,5 tonnes à partir de 2012. Les États membres pourront déroger à ce principe s'ils estiment que l'extension du péage aux véhicules de moins de 12 tonnes engendrerait soit des effets défavorables sur le fluidité du trafic, l'environnement, le bruit et la santé, soit des frais administratifs supérieurs à 30% des recettes supplémentaires procurées.

- **Affectation des bénéfices** : les amendements du Parlement concernant une affectation plus stricte des recettes ont été également acceptés. Les recettes des péages ou les taxes pour l'utilisation des routes faisant partie des réseaux transeuropéens devraient être affectées à l'entretien de l'infrastructure concernée et du secteur des transports dans son ensemble, dans un souci de développement équilibré et durable des réseaux de transport.

- **Champ d'application géographique** : les frais de péage et d'utilisation sont supposés s'appliquer à la totalité du réseau routier transeuropéen. Le Conseil accepte la proposition du Parlement d'un concept de routes parallèles vers lesquelles le trafic pourrait être détourné et qui sont en concurrence directe avec les routes des réseaux transeuropéens. Lorsqu'un État membre décide d'étendre le prélèvement des péages aux routes parallèles, il doit assurer la coordination avec les autorités responsables de ces routes. L' application des péages sur ces routes ne doit pas constituer une discrimination envers le trafic international ni se traduire par des distorsions de concurrence entre opérateurs. De même, l'exonération de péages pour certaines parties du réseau routier transeuropéen (en raison de leur isolement ou du faible niveau de congestion ou de pollution) ne peut entraîner de discrimination à l'égard du trafic international. Enfin, les États membres doivent informer la Commission au sujet des nouveaux régimes de péages applicables aux routes parallèles.