Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 17/05/2006 - Acte final

OBJECTIF: modifier la Directive « Eurovignette »de 1999 en vue d'instaurer un nouveau cadre de tarification de l'usage des infrastructures routières et d'augmenter l'efficacité du système des transports routier.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2006/38/CE modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (Eurovignette),

CONTENU : le Conseil a adopté la directive à la majorité qualifiée en approuvant tous les amendements votés par le Parlement européen en deuxième lecture. Les délégations portugaise et maltaise ont voté contre ces amendements, tandis que les délégations estonienne, finlandaise et grecque se sont abstenues.

Le texte modifie la Directive « Eurovignette »de 1999 qui encadre l'application de péages et de droits d' usagesur les autoroutes d'Europe. L'objectif du nouveau cadre de tarification est d'amener progressivement les usagers des transports à prendre en charge les coûts engendrés par leurs activités, afin de réduire la pollution et la congestion et de dégager des financements supplémentaires pour des investissements dans les infrastructures de transport.

La directive établit des règles pour le calcul des péages et des droits d'usage dus pour l'utilisation des routes du réseau routier transeuropéen. Elle permet également aux États membres d'appliquer des péages et des droits d'usage sur des routes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen - par exemple sur des routes parallèles-, afin de gérer les flux de trafic. En outre, les États membres ont la faculté d'appliquer des péages ou des droits sur des tronçons seulement du réseau transeuropéen ou de n'appliquer aucun péage ou droit. À partir de 2012, la directive s'appliquera également, sous réserve de certaines dérogations, aux véhicules dont le poids est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes (la directive actuelle ne s'applique qu'aux véhicules de plus de 12 tonnes).

Afin de lutter contre les problèmes liés à la congestion du trafic et aux dommages causés à l'environnement, la nouvelle directive étend les possibilités pour les États membres de différentier les péages en fonction du type de véhicule, suivant sa catégorie d'émissions (classification "EURO") et le degré de dommages qu'il occasionne aux routes, le lieu, le moment ainsi que le niveau d'encombrement. La directive permet en outre aux États membres de majorer le montant des péages sur des routes spécifiques dans les régions montagneuses. L'affectation des recettes de ce surpéage devra servir en contrepartie au financement des infrastructures de transport alternatif.

La directive comporte également une nouvelle définition des "coûts de construction", qui doivent être pris en compte pour la fixation du montant des péages ; elle précise le niveau d'abattement dont peuvent bénéficier les utilisateurs réguliers et définit le rôle de la Commission en ce qui concerne la supervision du système et la vérification du respect des règles en place par les nouveaux systèmes de péage. Enfin, la directive vise à assurer la compatibilité avec les partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

Après l'entrée en vigueur de la directive, les États membres auront deux ans pour se conformer à ses dispositions. Pendant cette période de deux ans, la Commission devra élaborer un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes de tous les modes de transport, qui pourra être assorti de nouvelles propositions visant à réviser à nouveau la directive.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 10/06/2006.

TRANSPOSITION : 10/06/2008.