Informations de base

2008/0147(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée Modification Directive 1999/62/EC 1996/0182(COD) **Subject** 2.70.02 Fiscalité et impôts indirects, TVA, accises 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	EL KHADRAOUI Saïd (S&D)	24/01/2011
	Rapporteur(e) fictif/fictive WORTMANN-KOOL Corien (PPE) STERCKX Dirk (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) ZĪLE Roberts (ECR) RUBIKS Alfreds (GUE/NGL)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	EL KHADRAOUI Saïd (PSE)	26/08/2008

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	TURMES Claude (Verts/ALE)	15/09/2008

Conseil de l'Union européenne	**Formation du Conseil**	**Réunions**	**Date**
	Affaires générales	3109	2011-09-12
	Transports, télécommunications et énergie	2913	2008-12-08
	Transports, télécommunications et énergie	2935	2009-03-30
	Education, jeunesse, culture et sport	3066	2011-02-14

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Mobilité et transports	KALLAS Siim

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
08/07/2008	Publication de la proposition législative	COM(2008)0436	Résumé
02/09/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
08/12/2008	Débat au Conseil		Résumé
11/02/2009	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
18/02/2009	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0066/2009	
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0113/2009	Résumé
11/03/2009	Résultat du vote au parlement		
30/03/2009	Débat au Conseil		Résumé
14/02/2011	Publication de la position du Conseil	15145/1/2010	Résumé
17/02/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
12/04/2011	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
25/05/2011	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A7-0171/2011	
07/06/2011	Décision du Parlement, 2ème lecture	T7-0252/2011	Résumé
07/06/2011	Résultat du vote au parlement		
07/06/2011	Débat en plénière		
12/09/2011	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
27/09/2011	Signature de l'acte final		
28/09/2011	Fin de la procédure au Parlement		
14/10/2011	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2008/0147(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 1999/62/EC 1996/0182(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/05295

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE414.029	15/10/2008	
Amendements déposés en commission		PE415.350	25/11/2008	
Amendements déposés en commission		PE416.359	25/11/2008	
Amendements déposés en commission		PE416.367	26/11/2008	
Amendements déposés en commission		PE416.368	27/11/2008	
Amendements déposés en commission		PE416.360	11/12/2008	
Avis de la commission	ITRE	PE415.127	16/12/2008	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0066/2009	18/02/2009	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0113/2009	11/03/2009	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE458.661	18/02/2011	
Amendements déposés en commission		PE460.939	22/03/2011	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A7-0171/2011	25/05/2011	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T7-0252/2011	07/06/2011	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	05767/2011	01/02/2011	
Position du Conseil	15145/1/2010	14/02/2011	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2011)007141	30/05/2011	
Projet d'acte final	00024/2011/LEX	28/09/2011	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2008)0435	08/07/2008	Résumé

Document de base législatif	COM(2008)0436	08/07/2008	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2207	08/07/2008	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2208	08/07/2008	
Document annexé à la procédure	SEC(2008)2209	08/07/2008	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3060	04/06/2009	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2011)0069	15/02/2011	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2011)0550	19/07/2011	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0272/2008	12/02/2009	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1947/2009	16/12/2009	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2011/0076
JO L 269 14.10.2011, p. 0001 Résumé

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 14/02/2011 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté à la majorité qualifiée sa position en première lecture sur un projet de directive relative aux droits d'usage des routes applicables aux poids lourds (directive Eurovignette). Les délégations italienne et espagnole ont voté contre et les délégations irlandaise, néerlandaise et portugaise se sont abstenues.

Bien que le Conseil soit d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, **la position du Conseil modifie la proposition initiale de la Commission** en la reformulant et en supprimant certaines dispositions. Le Conseil n'a dès lors pu accepter aucun des amendements introduits dans l'avis rendu en première lecture par le Parlement européen qui se rapportent à ces dispositions supprimées.

En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

Champ d'application géographique : la Commission a proposé d'étendre le champ d'application de la directive à toutes les routes hors du réseau transeuropéen. Le Conseil considère que la proposition de la Commission doit être modifiée sur ce point, afin de **limiter l'extension du champ d'application aux autoroutes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen**.

Champ d'application concernant les véhicules : la Commission propose de maintenir jusqu'au 31 décembre 2011 la disposition, adoptée en 2006, prévoyant qu'un État membre peut décider d'appliquer des **péages uniquement aux véhicules de 12 tonnes ou plus**. Après cette date, des droits seraient appliqués à tous les poids lourds, à moins qu'un État membre estime que l'application des péages aurait une incidence sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion ou la santé, ou qu'elle entraînerait une charge administrative supérieure à 30% des recettes supplémentaires que l'extension à ces véhicules aurait générées.

Le Conseil considère que cette disposition devrait offrir plus de latitude aux États membres. Il a **supprimé la référence à la période de transition**. En outre, les États membres pourront décider d'exempter les véhicules dont le poids est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes **pour des raisons autres** que l'environnement, la congestion et les coûts administratifs.

Le Parlement européen a suivi l'approche de la Commission sur le principe, mais a proposé la suppression des deux justifications permettant aux États membres de ne pas taxer les véhicules de moins de 12 tonnes et veut reporter la décision sur les justifications à un stade ultérieur de la procédure législative. Dans ces conditions, le Conseil n'a pas pu tenir compte des amendements du Parlement.

Choix des coûts externes : la Commission a inclus dans sa proposition les coûts de la pollution atmosphérique et sonore et de la congestion. Le Conseil est d'accord avec la Commission sur le principe, mais a décidé de n'inclure dans la redevance pour coûts externes que la pollution atmosphérique et sonore.

La position du Conseil prévoit néanmoins que les États membres seront autorisés à **appliquer des redevances d'infrastructure plus élevées pendant les heures de pointe** - une période de pointe ne devrait pas dépasser 5 heures par jour - de telle manière qu'aucune redevance d'infrastructure ne soit supérieure à 175% du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée.

Le Conseil a donc **supprimé toutes les références à la congestion** dans le cadre d'une redevance pour coûts externes et a ainsi tenu compte des amendements du Parlement. Toutefois, l'amendement concernant une redevance liée à la congestion n'a pas été retenu, alors que l'amendement concernant la modulation des péages a été approuvé.

Dérogations pour des classes d'émissions EURO moins polluantes : la proposition de la Commission contenait un tableau détaillé indiquant différentes valeurs en centimes d'euro par véhicule et par kilomètre pour chaque classe d'émissions EURO du véhicule.

En s'appuyant sur l'amendement du Parlement, le Conseil introduit une **dérogation temporaire pour les véhicules moins polluants**, c'est-à-dire les classes EURO V et VI. La classe EURO V sera exemptée jusqu'au 31 décembre 2013 et la classe EURO VI, jusqu'au 31 décembre 2017. Les véhicules moins polluants que la classe EURO VI, à savoir les poids lourds hybrides et électriques, sont exemptés.

Actes délégués et adaptation à l'inflation : le Conseil a décidé de limiter les pouvoirs délégués à la Commission à l'annexe 0, lorsque la Commission peut l'adapter à l'acquis de l'Union, et aux formules figurant à l'annexe III bis, lorsque la Commission peut les adapter au progrès scientifique et technique.

La position du Conseil a ajouté un nouvel article sur l'adaptation à l'inflation. Cet article introduit une révision de ces montants tous les deux ans, à compter du 1er janvier de la deuxième année suivant la date d'entrée en vigueur de la directive. La position inclut également une nouvelle disposition indiquant que le Conseil et le Parlement européen fixent, par la procédure législative ordinaire, les valeurs maximales pour les normes d'émissions plus strictes dans l'annexe III ter, au plus tard un an après l'adoption des règlements correspondants.

Autres questions : le Conseil a décidé de : i) confirmer l'utilisation de la base juridique concernant les transports, à savoir l'article 91, paragraphe 1, du TFUE ; ii) clarifier la disposition faisant état de l'établissement de droits d'usage proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure et ce, en tenant compte de l'amendement du Parlement ; iii) rendre chaque État membre responsable de la fixation du montant de la redevance pour coûts externes.

Il faut noter que la position du Conseil **ne reprend pas certains amendements** du Parlement qui portent sur:

- la définition de la « redevance d'infrastructure » et la mention de projets menés
- conjointement par plusieurs États membres;
- la suppression de la possibilité pour un État membre de n'appliquer des taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire ;
- la possibilité pour les usagers qui ne disposent pas des documents nécessaires dans le véhicule de recouvrer a posteriori tous frais supplémentaires payés ;
- l'invitation adressée à la Commission européenne pour qu'elle mette à la disposition du Parlement européen ses avis indiquant si les États membres se conforment aux obligations concernant le calcul de la redevance d'infrastructure;
- les décisions ultérieures de la Commission demandant aux États membres d'adapter la redevance pour coûts externes proposée ;
- la coopération entre États membres pour élaborer des systèmes électroniques interopérables ;
- la nécessité de promouvoir un système interopérable européen de péage efficace ;
- l'invitation adressée à la Commission pour qu'elle contrôle la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 15/02/2011 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission rappelle que la proposition initiale a pour principaux objectifs de permettre aux États membres d'internaliser les coûts externes les plus pertinents dans la taxation des poids lourds, et d'élargir le champ d'application de la directive au-delà du réseau transeuropéen (RTE). Elle estime que **ces objectifs sont, pour l'essentiel, atteints** dans la position du Conseil en première lecture et qu'elle peut donc la soutenir.

La position de la Commission à l'égard des dispositions essentielles de la position du Conseil est la suivante:

Champ d'application géographique : la Commission estime que la position du Conseil est moins ambitieuse que la proposition initiale de la Commission d'élargir le champ d'application à toutes les routes mais qu'elle constitue néanmoins un progrès significatif.

Champ d'application concernant les véhicules : la position du Conseil prévoit que les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les péages aux véhicules d'un poids de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes pour d'autres motifs que l'environnement, la congestion et les frais administratifs. La Commission aurait préféré que ces exonérations soient justifiées par des raisons objectives et clairement identifiées.

Choix des coûts externes : la Commission aurait préféré inclure la congestion en tant que coût externe, au même titre que la pollution atmosphérique et sonore. Cependant, une plus grande variation de la redevance d'infrastructure, telle que proposée par le Conseil, constitue une solution de deuxième choix acceptable et praticable pour réduire la congestion.

Dérogations pour des classes d'émissions EURO moins polluantes : en principe, la Commission soutient l'exonération de ces redevances pour les véhicules moins polluants mais pour une durée déterminée et limitée uniquement.

Affectation des recettes provenant de l'internalisation des coûts externes : la position du Conseil prévoit que ces recettes devraient être affectées à des programmes visant à améliorer la durabilité du système de transport mais que les États membres décident en dernier ressort de l'usage qui est fait de ces recettes. La Commission aurait préféré que les mots «devraient être» soient remplacés par «seront» ou, à tout le moins, que les États membres soient tenus de faire rapport sur la manière dont ces recettes sont dépensées et expriment une volonté politique plus ferme de les affecter au secteur des transports, notamment au réseau transeuropéen.

Modification des annexes : la possibilité de modifier la plupart des annexes de la directive actuelle par voie d'actes délégués (ancienne procédure des comités de réglementation) a été retirée de la proposition. La Commission préférerait maintenir la possibilité de modifier ces annexes par voie d'actes délégués, notamment l'annexe III et la valeur des futures normes EURO de la nouvelle annexe III ter (de la position du Conseil).

La position du Conseil en première lecture inclut, en totalité ou partiellement, 11 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. En particulier, la position du Conseil reflète l'amendement qui porte sur la variation des tarifs des péages autorisée entre les heures de pointe et les heures creuses de 100% au-dessus du taux minimal à 175% au-dessus du taux moyen maximal autorisé.

L'amendement qui prévoit l'introduction d'un nouvel article exonérant les véhicules qui respectent les futures normes EURO a été partiellement accepté par le Conseil. Toutefois, le Conseil a accordé une période d'exonération plus longue pour les véhicules EURO VI et a ajouté une période d'exonération pour les véhicules EURO V.

Les **amendements substantiels** suivants du Parlement européen, qui ont été jugés acceptables par la Commission, **n'ont pas été intégrés** dans la position du Conseil. Ces amendements visent à :

- supprimer le libellé disposant qu'un État membre ne peut appliquer des taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire ;
- autoriser les États membres à percevoir une redevance liée à la congestion reflétant le coût de la congestion, et qui les oblige à élaborer des plans d'action visant à réduire la congestion ;
- prévoir que, lorsqu'un conducteur n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant la classe d'émissions EURO du véhicule, tout excédent perçu qui en résulte sera remboursé si le conducteur concerné peut, a posteriori, présenter les documents requis ;
- obliger la Commission à informer le Parlement, et pas uniquement le comité, si un système de péage respecte les obligations de la directive et à transmette également au Parlement européen les décisions qui sont mises à la disposition du comité visé audit article;
- obliger les États membres à détailler l'affectation prévue de la redevance pour coûts externes;
- prévoir l'utilisation du système Galileo comme moyen efficace de perception des péages ;
- introduire un libellé différent sur l'affectation des recettes générées par les redevances pour coûts externes et sur l'utilisation, par les États membres, des recettes générées par les redevances d'infrastructure;
- prévoir qu'au moins 15% des recettes provenant de l'internalisation des coûts externes soient réservés aux dépenses des projets RTE-T ;
- obliger la Commission à contrôler la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée ;
- inviter la Commission à faire une proposition législative relative à une nouvelle révision de la directive.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 19/07/2011 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission modifie sa proposition en y intégrant les amendements du Parlement européen à la position du Conseil, à savoir :

- Clarification du mécanisme proposé par le Conseil pour la **variation des redevances d'infrastructure pendant les périodes de pointe** en ajoutant des dispositions visant à garantir la neutralité du point de vue des recettes et à renforcer la transparence ;

- Insertion d'une disposition sur **l'affectation des recettes au secteur du transport**, afin d'encourager les États membres à investir les recettes des péages dans des projets visant à rendre le transport plus durable. Elle sera réputée appliquée si 15% des recettes sont affectées au réseau transeuropéen. Les États membres devront présenter un rapport sur les recettes obtenues et sur les investissements réalisés dans le transport ;
- Autorisation dans les **zones montagneuses** de l'application simultanée des dispositions actuelles en matière de majoration, ainsi que des nouvelles redevances fondées sur les coûts externes, pour les véhicules Euro 0, I et II, et pour les véhicules Euro III à compter de 2015. Une affectation limitée obligatoire des recettes générées par cette combinaison de redevances est également prévue ;
- Insertion d'une **clause de rendez-vous** sur la base des rapports que la Commission doit présenter au plus tard 12 et 48 mois après l'entrée en vigueur de la directive et, le cas échéant, sur la base d'une proposition législative de la Commission. Le contenu des rapports a été aligné sur le récent livre blanc sur les transports.

La position du Conseil ne prévoyait pas l'obligation pour les États membres de transmettre un **tableau de correspondance** à la Commission et ce, en dépit de la pratique usuelle du Parlement européen en la matière. Cependant, la présidence hongroise, appuyée par les présidences suivantes, à savoir polonaise, danoise et chypriote, a confirmé dans une déclaration que l'adoption de la directive ne préjugeait en rien du résultat des négociations interinstitutionnelles portant sur les tableaux de correspondance.

Le Parlement européen pourrait donc trouver un accord avec le Conseil, assorti d'une déclaration conformément à laquelle la Commission le tiendrait informé, dans un délai de douze mois à compter de l'adoption en plénière de l'accord, et présenterait, à l'issue de la période de transposition, un rapport sur la façon dont les États membres établissent leurs propres tableaux illustrant, dans la mesure du possible, la concordance entre la directive et les mesures de transposition.

Au cours de la séance plénière du 7 juin 2011, la Commission a déclaré, entre autres, i) qu'elle confirmait son engagement à faire en sorte que les États membres établissent des tableaux de correspondance entre les mesures de transposition qu'ils adoptent et la directive de l'Union européenne, ii) qu'elle acceptait de communiquer les informations demandées par le Parlement européen et iii) qu'elle insistait sur le fait sa position dans ce dossier ne saurait être considérée comme un précédent.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 07/06/2011 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté par 505 voix pour, 141 voix contre et 17 abstentions, une résolution législative relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures («Eurovignette»).

Le Parlement a arrêté sa position en deuxième lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la position du Conseil comme suit :

Péages et droits d'usage : selon le texte de compromis, un État membre peut décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, s'il considère qu'une extension aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes aurait **notamment**:

a) des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;

b) pour conséquence des frais administratifs supérieurs à 30% des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

Les États membres qui décident de n'appliquer des péages et/ou des redevances d'utilisation qu'aux véhicules ayant un poids en charge maximal autorisé inférieur à 12 tonnes doivent **informer la Commission** de leur décision et des motifs de celle-ci.

Majoration appliquée à la redevance d'infrastructure : le texte prévoit que dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses, et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, sous certaines conditions.

Le montant de la majoration sera déduit du montant de la redevance pour coûts externes, **sauf pour les véhicules des classes d'émission EURO 0, I et II à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, et de la classe d'émission EURO III à partir de 2015**. Toutes ces recettes générées par l'application simultanée de la majoration et par les redevances pour coûts externes doivent être investies dans le financement de la construction de **projets prioritaires d'intérêt européen**, visés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE.

Redevance d'infrastructure : la redevance pourra faire l'objet de variations afin de réduire la congestion, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière, à condition que:

- aucune redevance d'infrastructure ne soit supérieure à 175% du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée ;
- les périodes de pointe pendant lesquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas cinq heures par jour ;

- le tarif variable est conçu et appliqué de façon transparente et de manière à ne pas affecter les recettes sur un tronçon surchargé en offrant des tarifs de péage réduits aux transporteurs qui empruntent le tronçon en dehors des heures de pointe et des tarifs majorés à ceux qui l'empruntent pendant les heures de pointe, et
- l'État membre qui souhaite instaurer un tel tarif variable ou modifier un tarif existant en informe la Commission en lui communiquant les informations nécessaires pour lui donner l'assurance que les conditions sont remplies. En se fondant sur les informations qui lui sont fournies, la Commission publiera et mettra régulièrement à jour une liste énumérant les périodes et tarifs correspondants auxquels s'applique le tarif variable.

Systèmes de péage interopérables : la Commission devra favoriser, entre les États membres, toute coopération qui pourrait s'avérer nécessaire pour garantir l'interopérabilité des systèmes électroniques de péage au niveau européen.

Utilisation des recettes produites par la directive : afin de permettre le développement du réseau dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu'à **l'optimisation du système de transport dans son ensemble**. En particulier, ces recettes devraient être utilisées **pour rendre les transports plus durables**. Entre autres objectifs, il s'agit de financer le réseau transeuropéen de transport et de mettre à disposition des places de parking sûres.

Cette disposition sera appliquée par les États membres s'ils ont mis en place et appliquent des politiques d'aide budgétaire et financière qui mobilisent l'aide financière au réseau transeuropéen de transport et dont la valeur représente **15% au moins** des recettes générées par les redevances d'infrastructures et les redevances pour coûts externes dans chaque État membres.

Compétences d'exécution : afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission.

Rapport : au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la directive, le rapport de la Commission sur la mise en œuvre des effets de la directive devra évaluer, entre autres:

- la mise en œuvre et l'impact de la variation des redevances d'infrastructure telle que visée à la directive sur la réduction de la pollution atmosphérique et de la congestion du trafic au niveau local. Le rapport évaluera également si la variation maximale et la période de pointe, visées à la directive, sont suffisantes pour permettre un bon fonctionnement du mécanisme de variation;
- les progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes de transport dans le but de leur internalisation;
- les avancées réalisées dans l'application des redevances aux usagers de la route et les moyens d'harmoniser progressivement les systèmes de redevance appliqués aux véhicules commerciaux ;
- l'utilisation des systèmes électroniques de perception et de recouvrement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes et leur degré d'interopérabilité conformément à la directive 2004/52/CE.

Le rapport sera accompagné d'une proposition à l'intention du Parlement européen et du Conseil relative à la révision de la directive.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 30/03/2009

Au cours d'une délibération ouverte au public, le Conseil a pris acte d'un rapport de la présidence sur l'état d'avancement des travaux relatifs à la proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Le Conseil a également tenu un débat d'orientation, axé en particulier sur la question de la congestion, et a invité ses instances préparatoires à poursuivre l'examen de cette proposition.

Les instances préparatoires du Conseil discuteront en particulier les points suivants, qui n'ont pas encore été résolus: le champ d'application de la directive, la redevance liée à la congestion, y compris les montants maximaux à facturer, le plan d'action, l'affectation des redevances et les régions périphériques.

Les divergences de vues concernant la **redevance liée à la congestion** restent le principal obstacle sur la voie d'un accord. Bien que la présidence tchèque ait présenté des propositions de compromis telles que le report de l'introduction des redevances liées à la congestion, les positions des États membres restent divergentes.

Avant qu'une décision finale puisse être prise sur la proposition de directive, il faut réfléchir davantage à la question de savoir quels sont les meilleurs moyens de tenir compte de la complexité du problème, en prenant également en considération la situation économique et financière actuelle.

La Commission a présenté sa proposition en juillet 2008.

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture en mars 2009.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 08/12/2008

Le Conseil a pris note, en délibération publique, d'un rapport de la présidence sur l'état d'avancement des travaux concernant une proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Le travail sur cette proposition se poursuivra sous la présidence tchèque. Les instances préparatoires du Conseil se pencheront en particulier sur les points suivants: base juridique de la proposition, champs d'application, les coûts externes (en particulier la congestion routière), l'affectation de redevances et les méthodes de calcul des coûts externes.

La Commission a présenté sa proposition en juillet 2008.

Le Parlement européen devrait adopter son avis en première lecture en mars 2009.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 11/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 359 voix pour, 256 voix contre et 86 abstentions, une résolution législative approuvant, sous réserve d' amendements, en première lecture de la procédure de codécision, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Les principaux amendements sont les suivants :

Extension des règles à tous les principaux axes : selon le Parlement, la directive doit permettre la libre circulation des marchandises dans l'Union tout en garantissant l'égalité de traitement entre les transporteurs. Il convient donc de l'appliquer sur tout le réseau transeuropéen de transport ainsi que sur toutes les routes concernées habituellement par un transport international de marchandises.

Taxation de la congestion : le texte adopté par le Parlement en plénière a laissé inchangées les dispositions de la proposition de la Commission qui prévoient que la redevance pour coûts externes sur les véhicules de transport lourds peut aussi inclure le coût de la congestion durant certaines périodes où des tronçons routiers particuliers sont encombrés. Le Parlement a décidé toutefois de supprimer de l'Annexe III bis les méthodes spécifiques de calcul du coût de la congestion, laissant ainsi aux États membres de décider des méthodes à utiliser. En confirmant la proposition de la Commission en ce qui concerne la redevance pour congestion sur les poids lourds, le vote en plénière n'a pas suivi la position contenue dans le rapport déposé par la Commission des Transports qui a insisté qu'il ne fallait pas pénaliser les poids lourds, et qui aurait permis aux États membres d'appliquer à ceux-ci une redevance pour congestion à condition qu'ils appliquent une taxe similaire à "tous les usagers de la route". Enfin, un amendement déposé par le groupe des Verts/ALE visant à ajouter les émissions de **CO2** à la liste des coûts imputables a été rejeté également en plénière.

Droits d'usage : la directive proposée prévoit que les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure et peuvent être acquittés pour une journée, une semaine, un mois ou un an. Les députés estiment que le taux mensuel ne doit pas être supérieur à 10% du taux annuel et le taux hebdomadaire ne doit pas être supérieur à 2,7% du taux annuel. En vue d'éviter toute discrimination au sein de l'UE, les députés ont également supprimé une disposition prévoyant qu'un État membre ne peut appliquer des taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire.

Agglomérations urbaines : la proposition prévoit que dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion. Les députés estiment que les agglomérations urbaines peuvent également être concernées par la congestion, ce qui peut justifier une majoration de la redevance. D'une manière générale, les députés proposent que les États membres puissent utiliser les recettes tirées de la majoration de la redevance selon leurs propres priorités pour l'amélioration des infrastructures de transport en général.

Redevances d'utilisation : ne seraient pas soumis aux redevances d'utilisation les véhicules qui respectent à l'avance les futures normes EURO en matière d'émissions devant entrer en vigueur aux dates prévues par la réglementation en la matière.

Information du Parlement européen : la directive proposée ayant pour but d'internaliser les coûts externes, les informations fournies à la Commission par les États membres en ce qui concerne les cas où ils sont calculés et les modalités du calcul devraient également être communiquées au Parlement européen.

Usagers non réguliers : les modalités relatives à la perception des péages et des droits d'usage ne doivent pas désavantager, de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier, par rapport à ceux qui utilisent des modes de paiement différents.

Affectation des recettes: le Parlement a souhaité donner plus de poids au principe de l'affectation. Ainsi, les États membres qui perçoivent une redevance pour coûts externes devraient veiller à ce que les recettes générées par cette redevance soient affectées prioritairement à la réduction et, si possible, à l'élimination des coûts externes occasionnés par le trafic routier. Ces recettes pourraient également être affectées à des mesures visant à améliorer les performances des véhicules de transport routier en matière d'émission de CO_2 et de consommation de carburant et à construire et améliorer les infrastructures routières existantes ou à construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.

À partir de 2011, 15% au minimum des recettes générées par la redevance sur les coûts externes et sur les infrastructures dans chaque État membre devraient être consacrés au **soutien financier des projets de RTE-T** afin d'accroître la durabilité du transport, ce pourcentage augmentant progressivement au fil des ans.

Galileo : dès que l'exploitabilité des services de péage utilisant le système Galileo de localisation par satellite sera techniquement établie, les redevances pour coûts externes devraient être perçues et recouvrées au moyen d'un système interopérable européen de péage électronique, conformément à la directive 2004/52/CE.

Rapport concernant les péages perçus par les États membres : le Parlement demande qu'au plus tard le 31 décembre 2010, la Commission présente un rapport sur la disponibilité de places de stationnement sûres et sécurisées sur le réseau routier transeuropéen (RTE). Après mise à contribution des partenaires sociaux, ce rapport devrait assorti de propositions concernant:

a) l'affectation de redevances d'infrastructures pour un nombre suffisant d'emplacements de stationnement sûrs et sécurisés sur le RTE ;

b) des orientations pour la Banque européenne d'investissement, le fonds européen de cohésion et le fonds structurel européen en vue d'une prise en compte adéquate d'emplacements de stationnement sûrs et sécurisés lors de la conception et du cofinancement de projets de RTE.

Rapport sur les résultats de la directive : le rapport que la Commission présentera plus tard le 31 décembre 2013, devrait également examiner :

a) la faisabilité technique et économique de la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée et de l'introduction de systèmes de tarification en fonction de la distance, ainsi que la nécessité de maintenir une dérogation pour les États membres limitrophes de pays tiers, pour leur permettre de continuer à appliquer des systèmes de tarification en fonction de la durée aux poids lourds qui attendent aux points de passage frontaliers;

b) la nécessité d'une proposition de système qui garantisse l'internalisation cohérente et simultanée de coûts externes pour tous les autres modes de transport.

Le rapport devrait s'accompagner d'une évaluation des progrès réalisés dans l'internationalisation des coûts externes pour tous les modes des transports et d'une proposition au Parlement européen et au Conseil relative à une nouvelle révision de la directive.

Internalisation des coûts externes : la résolution souligne que le principe de l'internalisation des coûts externes équivaut à un instrument de gestion et que les usagers de la route et les secteurs industriels qui en dépendent devraient être incités à exploiter et à étendre leurs capacités respectives en matière de transport respectueux de l'environnement, notamment par le changement du comportement des conducteurs ou la poursuite du développement technologique.

Calcul des coûts externes : afin que les entreprises européennes de transport reçoivent des signaux clairs en matière de tarification en vue de l'optimisation de leurs pratiques, les députés soulignent qu'il conviendrait de s'efforcer à moyen terme de parvenir à une convergence dans le calcul des coûts externes pour tous les systèmes européens de taxation.

Interopérabilité des systèmes de péage : les députés appellent à mettre en place, dans les meilleurs délais, l'interopérabilité des systèmes de péage au niveau communautaire. L'objectif devrait être d'équiper le véhicule d'une seule installation, qui soit en mesure d'appliquer divers tarifs, selon les péages qui sont applicables dans les divers États membres. La Commission devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'un système véritablement interopérable puisse être mis en place d'ici la fin 2010.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 08/07/2008 - Document de base législatif

OBJECTIF: réviser la directive 1999/62/CE (« Eurovignette ») pour définir un cadre permettant aux États membres de calculer et de moduler les prix des péages en fonction des coûts de la pollution due au trafic et de la congestion de manière compatible avec le marché intérieur.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : le transport joue un rôle essentiel dans l'économie et la société, mais il est grandement dépendant du secteur pétrolier et il a un coût pour la société. A l'exception du changement climatique, la plupart des coûts externes sont supportés par les populations et par les administrations locales ou nationales du territoire sur lequel se déroule l'opération de transport, et non du territoire où le véhicule est immatriculé ou s'approvisionne en carburant. Afin de progresser dans le sens d'un système de transport durable, les prix des transports doivent mieux refléter les coûts résultant de la pollution de l'air due au trafic, de la pollution sonore due au trafic, du changement climatique et de la congestion causés par l'utilisation de véhicules, trains, avions ou bateaux. Cela permettrait d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire la pollution au niveau local, de gérer la congestion et de lutter contre le changement climatique au moindre coût pour l'économie. Dans le secteur des transports routiers, **les péages** sont les meilleurs instruments de tarification pour imputer ces coûts aux utilisateurs de manière équitable et efficace.

En 2006, le Parlement européen et le Conseil ont invité la Commission à élaborer un rapport concernant un modèle d'évaluation des coûts externes des transports, comme la pollution et la congestion, qui soit transparent, global et d'application générale, afin de servir de base pour calculer les redevances d'utilisation des infrastructures. Ils ont invité la Commission à proposer une stratégie de mise en œuvre progressive de ce modèle pour tous les modes de transport étayée, le cas échéant, par une proposition de modification de la directive « Eurovignette ». Plus récemment, dans sa résolution du 11 mars 2008 sur une politique européenne durable des transports, le Parlement a invité la Commission à présenter un tel modèle, une stratégie de mise en oeuvre pour tous les modes et des propositions législatives, au premier rang desquelles une révision de la directive.

CONTENU : la présente proposition est un élément d'un **paquet plus global** comprenant également une stratégie sur l'internalisation des coûts externes des transports ainsi qu'une communication relative à la réduction du bruit ferroviaire. Elle vise à encourager les États membres à appliquer

une politique de tarification différenciée pour améliorer l'efficacité et les performances environnementales du transport routier de marchandises. Ses principaux éléments sont les suivants :

- la directive proposée autorise les États membres à **intégrer, dans le prix des péages perçus sur les poids lourds, un montant correspondant au coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic**. Elle autorise également à calculer les prix des péages aux heures de pointe sur la base du coût de la congestion frappant les autres véhicules. Les montants varieront en fonction de la distance parcourue, du lieu et du moment d'utilisation des routes pour mieux tenir compte de ces coûts externes. Les États membres devront affecter les recettes ainsi obtenues à des **projets visant à accroître la durabilité des transports** (ex : projets de recherche et développement sur des véhicules plus propres et plus économes en énergie, projets visant à atténuer les effets de la pollution générée par les transports routiers ou projets de construction de nouvelles capacités d'infrastructure pour les utilisateurs) ;

- les États membres qui optent pour cette solution doivent **respecter des principes communs de tarification**, ainsi que des **mécanismes de notification** et de compte rendu à la Commission concernant les systèmes de péage. Les États membres doivent désigner des autorités indépendantes chargées de fixer les coûts imputables en appliquant une méthode commune facilement vérifiable et adaptable au progrès technique. L'application d'une telle méthode garantira que les systèmes de tarification sont transparents, proportionnés à l'objectif poursuivi et n'engendrent pas de discrimination selon la nationalité des transporteurs ;

- les redevances doivent être collectées au moyen de **systèmes électroniques** qui ne gênent pas la fluidité du trafic, ni ne produisent de nuisances aux postes de péage, et peuvent être étendus ultérieurement à d'autres parties du réseau sans nécessiter d'investissements supplémentaires importants. Il est prévu une période de transition pour les postes de péage à barrières actuels. Pour éviter qu'une tarification indue soit imposée aux utilisateurs, des conditions supplémentaires doivent être satisfaites lorsqu'une redevance fondée sur les coûts de congestion et de pollution est associée à une redevance destinée à couvrir le coût de l'infrastructure ;

- la proposition élargit le champ de la directive en vigueur **au-delà du réseau transeuropéen** pour éviter l'application de systèmes de tarification différents aux principaux corridors de transport et aux autres voies interurbaines. Elle facilite l'application des dispositions de la directive actuelle qui prévoient la majoration des péages perçus dans les zones montagneuses pour cofinancer des projets communautaires prioritaires ;

- enfin, elle n'interdit pas aux États membres d'appliquer sur les **axes urbains** des droits régulateurs visant spécifiquement à diminuer la congestion routière ou à combattre les incidences sur l'environnement dans les zones urbanisées.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 27/09/2011 - Acte final

OBJECTIF : encourager une tarification différenciée fondée sur les coûts externes pour promouvoir des transports durables (révision de la directive «Eurovignette»).

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

CONTENU : le Conseil a adopté sur la base d'un texte arrêté avec le Parlement européen en deuxième lecture, une directive modifiant la directive «Eurovignette» de 1999 concernant les droits d'usage des routes applicables aux poids lourds. Les délégations espagnole et italienne ont voté contre, et les délégations irlandaise, néerlandaise et portugaise se sont abstenues.

La révision de la directive «Eurovignette» de 1999, a pour objet de **réduire la pollution provenant des transports routiers de marchandises et de fluidifier la circulation** en prélevant des péages qui prennent en compte le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic (coûts externes) et contribuent à éviter la congestion routière.

Redevance pour coûts externes : les États membres pourront appliquer aux poids lourds une redevance pour coûts externes, en complément de la redevance d'infrastructure existante destinée au recouvrement des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures routières. Ils pourront aussi moduler la redevance d'infrastructure pour tenir compte de la congestion routière à raison d'un taux de **variation maximum de 175% durant les périodes de pointe**, qui seront limitées à **cinq heures par jour**. La variation de redevance doit être **transparente**, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions.

Péages et droits d'usage : en vue d'encourager le passage à des modes de transport qui soient plus respectueux de l'environnement, le montant des péages variera en fonction des émissions du véhicule, de la distance parcourue, du lieu et du moment de l'utilisation des routes.

L'application de péages, qui, dans la directive actuelle, est pour l'essentiel limitée au réseau routier transeuropéen, pourra désormais être étendue à **l'ensemble des autoroutes**.

Les véhicules respectant les normes les plus strictes en matière d'émissions seront **exonérés de la redevance liée à la pollution atmosphérique** pendant quatre ans à compter de la date à laquelle ces normes seront devenues applicables; cela signifie que les véhicules relevant de la classe d'émissions EURO VI seront exonérés jusqu'au 31 décembre 2017.

En outre, les véhicules EURO V seront exonérés jusqu'à la date d'application des normes EURO VI, soit jusqu'au 31 décembre 2013. Les véhicules dont le niveau d'émissions est inférieur à la norme EURO VI, à savoir les poids lourds hybrides et électriques, sont exonérés.

Par ailleurs, les États membres pourront **exonérer de péage les véhicules de moins de 12 tonnes** s'ils le jugent nécessaire, par exemple si l'application de péages devait créer des effets négatifs importants ou des coûts administratifs excessifs. Ils devront toutefois communiquer à la Commission les motifs d'une telle décision.

Majoration appliquée à la redevance d'infrastructure : une majoration pourra être appliquée dans certaines conditions à la redevance d'infrastructure dans les **régions montagneuses**, mais son montant sera déduit de la redevance pour coûts externes. Cependant, cette déduction ne s'appliquera pas aux véhicules les plus polluants, à savoir ceux qui relèvent des classes d'émissions EURO 0, I et II, ainsi que, à partir de 2015, ceux de la classe EURO III.

Utilisation des recettes produites par la directive : les États membres devraient, sans pour autant y être obligés, affecter les recettes résultant des redevances d'infrastructure et pour coûts externes à **des projets dans le secteur des transports**, ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble. En particulier, ces recettes devraient être utilisées pour **rendre les transports plus durables**. Entre autres objectifs, il s'agit : i) de réduire à la source la pollution due au transport routier; ii) d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO_2 et de consommation d'énergie : iii) de soutenir le réseau transeuropéen de transport et iv) de mettre à disposition des places de parking sûres.

Il existe néanmoins **une obligation d'affectation des recettes** découlant des majorations de la redevance d'infrastructure dans les régions montagneuses ou de l'application simultanée d'une majoration de ce type et d'une redevance pour coûts externes aux véhicules les plus polluants. Dans ce cas, les recettes doivent être investies dans le financement de la construction de **projets prioritaires d'intérêt européen**, visés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE.

Rapports : au plus tard le 16 octobre 2015, la Commission présentera un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la directive, notamment en ce qui concerne l'efficacité des dispositions sur le recouvrement des coûts liés à la pollution due au trafic, ainsi que sur l'inclusion de véhicules de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes. La Commission évaluera également l'utilisation des systèmes électroniques de perception et de recouvrement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes et leur degré d'interopérabilité. Le rapport sera accompagné, le cas échéant, d'une proposition à l'intention du Parlement européen et du Conseil relative à la révision de la directive.

Au plus tard le 16 octobre 2012, la Commission présentera un rapport faisant la synthèse des autres mesures, telles que les politiques réglementaires, arrêtées en vue d'internaliser ou de réduire les coûts externes liés à l'environnement, au bruit et à la santé dus à tous les modes de transport et indiquant la base juridique et les valeurs maximales utilisées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/10/2011.

TRANSPOSITION : 16/10/2013.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour procéder à certaines adaptations des annexes. La délégation de pouvoir est conférée à la Commission pour une période indéterminée. Elle peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures: tarification différenciée

2008/0147(COD) - 08/07/2008 - Document annexé à la procédure

La Commission a présenté une communication sur une **Stratégie pour une mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes**. L'internalisation des coûts externes s'inscrit dans un «paquet» d'initiatives visant à rendre le transport davantage durable. Depuis un certain nombre d'années, la Commission européenne met en avant la nécessité d'avoir une tarification du transport plus efficace et reflétant mieux le véritable coût du transport. Le transport génère des nuisances qui ont un coût pour la société et aussi pour l'économie. L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs supportent les coûts qu'ils génèrent et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire. Si rien n'est fait dans les années qui viennent, les coûts environnementaux (pollution de l'air, CO_2) pourraient représenter 210 milliards d'euros en 2020.

Des prix plus intelligents : les utilisateurs de transport ont des coûts directement liés à l'utilisation de leur moyen de transport (carburant, assurance, etc.). Ces coûts sont considérés comme privés au sens où ils sont directement payés par l'utilisateur. Pourtant, l'utilisateur de transport génère aussi des nuisances qui ont un coût pour la société et qu'il ne prend pas directement en charge (coûts externes) que ce soient les pertes de temps des autres conducteurs liées aux encombrements, les problèmes de santé liés au bruit et à la pollution de l'air et, à plus long terme les effets des émissions de gaz à effet de serre sur le changement climatique. La somme de ces coûts privés et externes représente le coût social du transport. Seul **un prix basé sur l'ensemble des coûts sociaux générés par l'utilisateur de transport** contribuera à donner un signal correct et représenterait la contrepartie des services utilisés et de la consommation des ressources rares. En outre, chaque coût externe possède des caractéristiques spécifiques qui requièrent l'utilisation d'instruments économiques adaptés. L'application de **charges différenciées** est le meilleur moyen de tenir compte de ces variations. Enfin, l'établissement de **principes communs** aux États membres devrait empêcher toute discrimination et garantir la transparence du marché.

Principes généraux d'internalisation : donner les signaux corrects aux utilisateurs de transport doit se traduire par des prix qui ne conduisent pas à une surexploitation des ressources, et qui ne soient pas pénalisants pour les transports et, finalement, pour l'économie. Dans la littérature économique, le point d'équilibre est représenté par la «**tarification au coût marginal social**», qui est ainsi proposée comme principe général pour l'internalisation. Selon cette approche, les prix dans le transport devraient être égaux au coût supplémentaire à court terme créé par un utilisateur additionnel de l'

infrastructure. En théorie, ce coût supplémentaire devrait comprendre le coût de l'utilisateur et les coûts externes. La tarification au coût social marginal mènerait alors à une utilisation efficace de l'infrastructure existante.

Stratégie pour l'internalisation dans tous les modes de transports : il est difficile d'imaginer un mécanisme universel d'internalisation dans tous les modes de transport, qui se caractérisent par différentes technologies, différents nombres d'acteurs, cadres réglementaires et législatifs existants, etc. Le même principe doit s'appliquer avec des instruments différenciés. Les résultats de l'analyse d'impact permettent de moduler la stratégie globale selon les caractéristiques de chaque mode. Les principaux points abordés sont les suivants :

- le **transport routier de marchandises** représente les trois quarts du transport de marchandises et la possibilité d'internaliser les coûts externes pourrait contribuer à réduire les coûts environnementaux d'environ 1 milliard d'euros par rapport à une situation où on ne ferait rien. La Commission propose ainsi de donner la possibilité d'internaliser certains coûts externes dans le transport routier de marchandises ;

- la révision de la directive 1999/62/CE est proposée afin de permettre une **tarification des coûts externes**. Les principaux axes de révision porteront sur: 1) la prise en compte des coûts externes de pollution de l'air, du bruit et de la congestion ; 2) l'établissement de mécanismes de coordination communautaire avec une méthode commune et des valeurs maximales pour le calcul des charges ; 3) l'affectation des revenus au transport. Pour des raisons d'efficacité, les péages devront être modulés selon les véhicules, le type de route et la période et perçus à travers des télépéages qui évitent les embouteillages aux barrières de péages ;

- il importe de faciliter **l'internalisation par la technologie** au travers du plan d'action concernant un système de transport intelligent qui sera proposé à l' automne 2008 ;

- en vue d'inciter les citoyens à **utiliser la voiture de façon plus durable**, les principes de tarification proposés pourraient être utilement étendus aux voitures privées. Pour des raisons de subsidiarité, les Etats membres garderaient le choix de les appliquer ou non. Le plan d'action sur la mobilité urbaine qui sera proposé à l'automne 2008 examinera les moyens d'améliorer la mobilité des citoyens dans les villes et réfléchira à la valeur ajoutée d'une action communautaire. La dissémination des diverses expériences de tarification mises en place dans les villes européennes, le développement de critères harmonisés en matière de restrictions pour le trafic urbain ainsi que la promotion de l'interopérabilité des technologies pourraient contribuer à harmoniser la mise en place d'une politique d'internalisation des coûts externes dans les zones urbaines en Europe. Enfin, une proposition concernant les taxes sur les voitures particulières est actuellement discutée au Conseil.

- **les autres modes de transport** ont leur part à jouer dans l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Chaque mode est confronté à un défi qui lui est davantage lié: le bruit dans le transport ferroviaire, la pollution de l'air et le changement climatique dans le transport maritime, le bruit, la pollution de l'air et le changement climatique dans le transport aérien. L'internalisation des coûts externes permet aussi d'utiliser les instruments les mieux adaptés pour inciter les utilisateurs à des comportements plus durables. La Commission suggère une série d'actions en ce sens.

Utiliser les revenus de l'internalisation : la part du transport routier international représente près d'un quart du transport routier en Europe. Dans 7 États membres, elle représente même plus de la moitié (voire 74% en Belgique, 76% au Luxembourg, 85% en Estonie). Aussi, les recettes générées par l'internalisation devraient être affectées au secteur du transport et à la réduction de ces coûts externes, toujours sur la base d'études coûts/avantages ou similaires qui garantissent que les utilisations choisies maximisent les bénéfices nets pour la société. La proposition de réviser la directive 1999/62 /CE envisage une telle approche.

La Commission fera un bilan de ces actions en 2013 et rendra compte des progrès effectués en matière d'internalisation. Le transport routier fait l'objet d'une proposition législative présente dans le paquet d'initiative ici proposé. L'évaluation des coûts externes sera actualisée en prenant en compte les recherches et travaux scientifiques en la matière. Si besoin est et en fonction des progrès effectués, d'autres coûts externes tels que la biodiversité, les coûts liés à la nature et aux paysages, ou l'occupation de l'espace pourront être inclus dans l'analyse.