Informations de base

2017/0114(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures Modification Directive 1999/62/EC 1996/0182(COD) **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.15 Fiscalité de l'environnement	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	FERRANDINO Giuseppe (S&D)	26/09/2019
	Rapporteur(e) fictif/fictive THALER Barbara (EPP) RIQUET Dominique (Renew) DEPARNAY-GRUNENBERG Anna (Greens/EFA) PORĘBA Tomasz Piotr (ECR) HAIDER Roman (ID)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY Christine (S&D)	04/07/2017

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ECON Affaires économiques et monétaires	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée)	DANCE Seb (S&D)	21/06/2017

Conseil de l'Union européenne	
Commission européenne	**DG de la Commission** / **Commissaire** Mobilité et transports / BULC Violeta
Comité économique et social européen	
Comité européen des régions	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
31/05/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0275	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/11/2017	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
24/05/2018	Vote en commission,1ère lecture		
24/05/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
07/06/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0202/2018	Résumé
11/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
13/06/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
24/10/2018	Débat en plénière		
25/10/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0423/2018	Résumé
25/10/2018	Résultat du vote au parlement		
24/09/2019	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
09/10/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 73)		
12/07/2021	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE695.012 PE695.169	
18/11/2021	Publication de la position du Conseil	10542/1/2021	
25/11/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
13/01/2022	Vote en commission, 2ème lecture		
18/01/2022	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A9-0006/2022	Résumé
16/02/2022	Débat en plénière		
17/02/2022	Décision du Parlement, 2ème lecture	T9-0047/2022	Résumé
24/02/2022	Signature de l'acte final		
04/03/2022	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2017/0114(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
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/9/01267

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE615.363	08/01/2018	
Amendements déposés en commission		PE615.519	23/02/2018	
Amendements déposés en commission		PE618.222	23/02/2018	
Amendements déposés en commission		PE618.188	01/03/2018	
Avis de la commission	ENVI	PE613.289	28/03/2018	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0202/2018	07/06/2018	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0423/2018	25/10/2018	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE695.012	14/07/2021	
Lettre de la commission parlementaire confirmant l' accord interinstitutionnel		PE695.169	14/07/2021	
Projet de rapport de la commission		PE700.379	16/11/2021	
Amendements déposés en commission		PE700.698	14/12/2021	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A9-0006/2022	18/01/2022	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T9-0047/2022	17/02/2022	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	10542/1/2021	18/11/2021	
Projet d'acte final	00004/2022/LEX	24/02/2022	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2017)0275	31/05/2017	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0180	31/05/2017	
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0181	31/05/2017	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2018)755	21/11/2018	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2021)0693	16/11/2021	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	NL_CHAMBER	COM(2017)0275	13/07/2017	
Contribution	IT_SENATE	COM(2017)0275	04/08/2017	
Avis motivé	AT_BUNDESRAT	PE609.367	29/08/2017	
Contribution	RO_SENATE	COM(2017)0275	02/10/2017	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2017)0275	23/10/2017	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2017)0275	13/03/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES2888/2017	18/10/2017	
CofR	Comité des régions: avis	CDR3560/2017	01/02/2018	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	**Rôle**	**Commission**	**Date**	**Représentant(e)s d'intérêts**
THALER Barbara	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	08/09/2023	Wirtschaftskammer Österreich

Acte final
Directive 2022/0362 JO L 069 04.03.2022, p. 0001 Rectificatif à l'acte final 32022L0362R(02) JO L 227 01.09.2022, p. 0133

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

2017/0114(COD) - 18/01/2022 - Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Giuseppe FERRANDINO (S&D, IT) sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

La commission compétente a recommandé que le Parlement européen **approuve la position du Conseil** en première lecture sans amendements.

Cette proposition modifie la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures dans le but de ;

- renforcer l'application des principes de l' «utilisateur payeur» et du «pollueur payeur»;

- contribuer de manière adéquate au financement des infrastructures routières;

- réduire la congestion;

- stimuler la décarbonation des transports; et

- contribuer à la réalisation des objectifs climatiques.

Le Parlement européen a arrêté en plénière sa position en première lecture le 25 octobre 2018. Dans sa position, le Parlement a encore renforcé l' application du principe du «pollueur-payeur». Au début de la nouvelle législature, la commission TRAN a adopté, le 24 septembre 2019, une décision d' entamer des négociations interinstitutionnelles sur la base du rapport de première lecture.

De son côté, le Conseil a adopté son orientation générale en vue des négociations le 18 décembre 2020. Les négociations interinstitutionnelles ont débuté le 29 janvier 2021 et se sont conclues avec succès le 15 juin 2021, sous la présidence portugaise, à l'issue de trois trilogues. Le 30 juin 2021, le Coreper a approuvé l'accord provisoire et le 12 juillet 2021, la commission TRAN l'a confirmé.

L'accord conclu **améliore les dispositions de la directive existante** en ce qui concerne un certain nombre de questions:

- la suppression progressive des vignettes (redevances fondées sur la durée) pour les poids lourds sur le réseau transeuropéen central et le passage à des redevances fondées sur la distance, avec certaines exonérations et la possibilité d'un système combiné, l'objectif étant de consacrer les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur»;

- une «écologisation» de la tarification routière pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers en introduisant l'obligation de moduler les redevances routières en fonction des émissions de CO2 et/ou de la performance environnementale du véhicule, ainsi qu'une tarification obligatoire des coûts externes pour les camions afin de couvrir le coût externe de la pollution atmosphérique;

- la lutte contre la congestion en introduisant la possibilité de facturer à tous les véhicules une redevance de congestion. La position du Conseil prévoit désormais que les recettes générées par l'application (facultative) des redevances de congestion, ou leur équivalent en valeur financière, seront utilisés pour résoudre le problème de congestion, ou pour développer des modes de transport et une mobilité durables de façon générale;

- la mise en place de plafonds tarifaires en ce qui concerne les vignettes de courte durée pour les voitures particulières, y compris l'obligation de proposer une vignette d'une journée aux voyageurs en transit;

- une extension du champ d'application. Alors que les règles actuelles s'appliquent presque exclusivement aux poids lourds de plus de 12 tonnes, l' accord couvre tous les camions, autobus et véhicules utilitaires légers. Cela signifie que, si les États membres décident d'appliquer des redevances routières à ces véhicules, celles-ci devront être non discriminatoires, écologiques et équitables;

- l’introduction de clauses de réexamen permettant à la Commission d'évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de la directive en ce qui concerne la taxation des véhicules légers, ainsi que la faisabilité technique et juridique de la différenciation de traitement des véhicules utilitaires légers;

- l’introduction d’une clause de révision et de caducité au cas où le transport routier serait inclus dans un futur mécanisme de tarification du carbone, afin d’éviter une double tarification.

Taxation des poids lourds pour l’utilisation de certaines infrastructures

2017/0114(COD) - 17/02/2022 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement a approuvé la position du Conseil en première lecture en vue de l’adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l’utilisation de certaines infrastructures.

La directive proposée révise la directive 1999/62/CE («Eurovignette») relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures dans le but de :

- renforcer l'application des principes de l' «utilisateur payeur» et du «pollueur payeur»;

- contribuer de manière adéquate au financement des infrastructures routières;

- réduire la congestion;

- stimuler la décarbonation des transports;

- contribuer à la mise en œuvre de l’accord de Paris et à la réalisation des objectifs de l’UE en matière de climat en réduisant les émissions de CO2 dues au transport routier.

Les principaux éléments de la position du Conseil sont les suivants :

Principes généraux de tarification

La directive prévoit que les véhicules, qu'il s'agisse de véhicules légers, de véhicules utilitaires lourds ou de types de véhicules appartenant à ces catégories, peuvent être soumis à une taxation indépendamment les uns des autres. Néanmoins, lorsque les voitures particulières sont soumises à une taxation, les véhicules utilitaires légers doivent également y être soumis à un niveau égal ou supérieur.

Les États membres peuvent prévoir des taux de péage ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage dans certains cas (par exemple, pour les véhicules à émission nulle ayant une masse en charge maximale techniquement admissible jusqu'à 4,25 tonnes).

Les **droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds seront progressivement supprimés** sur le réseau central RTE-T, dans un délai de huit ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive. Par dérogation au principe général de suppression progressive, des exonérations seront autorisées dans des cas dûment justifiés, après notification du régime à la Commission.

Deux clauses de réexamen permettent à la Commission d'évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de la directive en ce qui concerne la taxation des véhicules légers, ainsi que la faisabilité technique et juridique de la différenciation de traitement des véhicules utilitaires légers.

Système de taxation combiné

La directive modificative prévoit que les États membres qui appliquaient des péages sur tout ou partie de leur réseau central RTE-T avant la date d'entrée en vigueur de la directive peuvent établir un système de taxation combiné pour tous les véhicules utilitaires lourds ou pour certains types de véhicules utilitaires lourds. Dans le cadre de ce système, les droits d'usage doivent faire l'objet d'une variation en fonction des émissions de CO2 et de la classe d'émissions Euro du véhicule.

En outre, conformément à cette disposition, l'utilisation de l'infrastructure doit également être mise à disposition pour **une journée**, et pour une semaine ou dix jours ou les deux. Toutefois, les États membres pourront limiter le droit d'usage journalier à des fins de transit uniquement.

Internalisation des coûts externes pour les véhicules utilitaires lourds

Les nouvelles règles rendent désormais **obligatoire la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique**, après une période transitoire de quatre ans, lorsque des péages sont appliqués. Néanmoins, les États membres pourront ne pas appliquer la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique en cas de conséquences non voulues impliquant un détournement du trafic, après notification à la Commission.

Cette redevance obligatoire est sans préjudice du choix des États membres d'appliquer en tout état de cause une redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO2. Toutefois, la Commission aura la possibilité d'évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de la redevance pour coûts externes liée aux émissions de CO2.

Application facultative des redevances

La directive prévoit désormais que les recettes générées par l'application (facultative) des redevances de congestion, ou leur équivalent en valeur financière, seront utilisées pour **résoudre le problème de congestion**, ou pour développer des modes de transport et une mobilité durables de façon générale.

Variations en fonction des émissions de CO2 et de la performance environnementale des véhicules

Une nouvelle disposition intègre le CO2 à la liste des coûts imputables, conformément aux objectifs climatiques. Cette disposition impose aux États membres de faire varier les redevances d'infrastructure et les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds en fonction des émissions de CO2. Dans un premier temps, le système ne devrait s'appliquer qu'aux camions les plus grands, mais il serait progressivement étendu à d'autres types de véhicules utilitaires lourds et régulièrement adapté aux progrès technologiques.

Les États membres pourront également accorder un traitement préférentiel aux véhicules à émission nulle. La nouvelle disposition prévoit néanmoins des garanties pour que les véhicules hybrides ne soient pas doublement avantagés.

Le texte laisse désormais une marge d'appréciation aux États membres pour ce qui est de différencier les péages et les droits d'usage pour les véhicules légers en fonction de leur performance environnementale. Néanmoins, cette disposition exige une variation obligatoire des péages et du taux annuel des droits d'usage pour **les camionnettes et les minibus** en fonction de la performance environnementale du véhicule, à partir de 2026, lorsque des péages ou des droits d'usage sont appliqués et lorsque cela est techniquement possible.

La directive prévoit enfin l'introduction d'une **clause de révision** et de caducité au cas où le transport routier serait inclus dans un futur mécanisme de tarification du carbone, afin d'éviter une double tarification.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

2017/0114(COD) - 31/05/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: améliorer l'application les principes du «pollueur payeur» et de l'«utilisateur payeur» en vue de promouvoir un transport routier durable.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: la présente initiative s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par la Commission pour créer une union de l'énergie et d'une série de propositions relatives aux transports à faibles émissions. Elle donne suite à la communication intitulée «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions».

En 2014, le niveau des émissions de CO_2 dues au transport routier dépassait encore de 17% celui de 1990. Les voitures particulières représentent la part la plus élevée de ces émissions (plus de 60%), tandis que celle des poids lourds est en augmentation. Si la tendance actuelle se poursuit, **la réduction des émissions ne sera pas suffisante pour atteindre les objectifs de l'UE fixés pour 2030 et 2050**. À cela s'ajoute le fait que les infrastructures routières se dégradent dans de nombreux États membres.

La tarification routière peut jouer un rôle incitatif clé en faveur d'opérations de transport plus propres et plus efficaces. Or, les progrès accomplis dans l'objectif de la Commission d'appliquer les principes du «**pollueur payeur**» et de l'«**utilisateur payeur**» ont été lents. Des incohérences subsistent dans l'application d'une tarification des infrastructures routières dans l'Union

La directive 1999/62/CE «Eurovignette» fournit le cadre juridique concernant la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certains axes routiers. Toutefois, elle ne contient pas d'éléments contribuant spécifiquement à la réduction des émissions de CO_2 provenant des transports. De plus, elle ne s'applique qu'aux poids lourds et ne concerne aucun des autres véhicules.

C'est pourquoi la Commission propose que le champ d'application de la directive soit étendu aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers, y compris les voitures particulières, de manière à garantir une **tarification plus cohérente** de l'utilisation des infrastructures dans le secteur du transport routier.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée prévoit la variation des redevances pour les véhicules légers en fonction de leurs émissions de CO_2 et de polluants. Cette variante peut être complétée i) par l'exigence d'appliquer des redevances pour coûts externes sur, au moins, une partie du réseau pour les véhicules utilitaires lourds et ii) par la suppression progressive des redevances fondées sur la durée pour les véhicules légers sur une période suffisamment longue.

CONTENU: la présente proposition vise à **remédier aux lacunes de la législation existante** (directive 1999/62/CE) en vue de contribuer à une meilleure réalisation de ses objectifs.

Champ d'application: il est proposé d'étendre champ d'application de la directive aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux **véhicules utilitaires légers**, à savoir les voitures particulières, les minibus et les camionnettes, ainsi que les autocars et les autobus.

Péages et droits d'usage: les dispositions relatives au caractère non discriminatoire et proportionné des redevances et à la perception et au paiement des péages et droits d'usage s'appliqueraient non seulement aux réseaux empruntés principalement par le trafic international (réseau routier transeuropéen et autoroutes) mais également **aux autres axes routiers**.

Étant donné que la tarification en fonction de la distance (péages) plutôt que de la durée (vignettes) reflète mieux l'usage, les niveaux d'émission et la pollution réels, la Commission propose de **supprimer progressivement les systèmes de tarification fondés sur la durée** au terme d'une phase transitoire adaptée (2023 pour les véhicules utilitaires lourds, 2027 pour les autres catégories de véhicules).

La possibilité d'exonérer les poids lourds de moins de 12 tonnes de la tarification routière serait supprimée et le champ d'application de tout système de tarification serait étendu aux autocars/autobus.

Tarification des coûts externes: il est proposé de remplacer la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale par des **valeurs de référence** facilement applicables et mises à jour en fonction de l'inflation et de l'évolution de la composition de la flotte.

À partir du 1er janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages devraient appliquer une redevance pour coûts externes au moins sur les parties du réseau à péage pour lesquelles la pollution atmosphérique et le bruit provoqués par le trafic des véhicules utilitaires lourds sont les plus importants.

Redevance de congestion: la proposition permet l'application de redevances de congestion, en sus des redevances d'infrastructure. Toute redevance de congestion devrait s'appliquer à toutes les catégories de véhicules de manière proportionnée et équitable.

Les **recettes** provenant des redevances de congestion devraient être utilisées pour résoudre les problèmes de congestion, par exemple en soutenant des solutions de transport alternatives ou en supprimant les goulets d'étranglement.

Par ailleurs, la possibilité d'appliquer des **majorations** serait étendue et ne serait plus limitée aux seules régions montagneuses.

Variations des redevances: en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, il est proposé de **supprimer progressivement** la variation des redevances en fonction de la classe d'émissions EURO du véhicule.

Pour les véhicules utilitaires légers, la proposition précise les modalités de la variation des péages et des droits d'usage en fonction des **performances environnementales**. La variation, fondée sur les émissions tant de CO_2 que de polluants atmosphériques, devrait encourager l'utilisation de véhicules plus propres.

Notifications: l'information préalable de la Commission en ce qui concerne la tarification des coûts externes visée serait simplifiée en limitant l' information aux éléments de base.

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'UE.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

2017/0114(COD) - 07/06/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR) sur 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.

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de l' article 54 du Règlement du Parlement européen, a également exprimé son avis sur ce rapport.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Péages et droits d'usage: étant donné que la tarification en fonction de la distance (péages) plutôt que de la durée (vignettes) reflète mieux l'usage, les niveaux d'émission et la pollution réels, la Commission propose de supprimer progressivement les systèmes de tarification fondés sur la durée au terme d'une phase transitoire adaptée. Les députés estiment que la tarification routière imposée par les États membres devrait se baser sur la distance **à partir de 2026 pour les voitures particulières** (deux ans plus tôt que ce qu'avait proposé la Commission européenne) et **à partir de 2023 pour les poids lourds et les camionnettes destinées au transport de marchandises**.

À partir du 1er janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds devraient s'appliquer à tous les véhicules utilitaires lourds ainsi qu'aux camionnettes destinées au transport de marchandises.

Droits d'usage (proportionnalité et égalité de traitement): la proportionnalité des droits d'usage pourrait tenir compte du caractère spécifique des opérations de transport qui ont pour origine un État membre de la périphérie de l'Union européenne.

Les députés estiment que les réseaux routiers couverts par une redevance d'infrastructure devraient **offrir un niveau de sécurité routière élevé** et être dotés de toutes les infrastructures nécessaires, telles que des aires de stationnement sûres et sécurisées, pour se conformer aux obligations prévues par le règlement sur les temps de repos et les durées de conduite.

Tarification des coûts externes: à partir du 1er janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages devraient appliquer une **redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique et sonore** due au trafic aux véhicules utilitaires lourds et aux camionnettes destinés au transport de marchandises sur toutes les parties du réseau visées à la directive qui sont soumises à une redevance d'infrastructure.

À compter du 1er janvier 2026, la redevance pour coûts externes imposée sur tout tronçon du réseau routier visé à la directive devrait s'appliquer de manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient appliquer des dérogations permettant d'adapter les redevances pour coûts externes dans le cas des véhicules présentant un intérêt historique.

Redevance de congestion: les députés proposent que les redevances de congestion puissent être introduites ou maintenues indépendamment des redevances d'infrastructure. Les États membres pourraient décider **d'exonérer les autobus et les autocars** pour promouvoir les transports collectifs ainsi que le développement socio-économique et la cohésion sociale.

Le niveau des redevances devrait être revu chaque année, afin de veiller à ce qu'elles ne dépassent pas les coûts de la congestion supportés par chaque État membre et générés sur les tronçons routiers soumis à une redevance de congestion.

Majorations: la majoration ne devrait pas excéder 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée, sauf dans les régions montagneuses, où les coûts d'infrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants, auquel cas la majoration **ne pourrait excéder 50%**.

Variation des redevances: les députés proposent qu'à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, les véhicules à émissions nulles bénéficient d'une **réduction des redevances d'infrastructure de 50 % par rapport au taux le plus bas**. Le fonctionnement sans émissions bénéficierait de la même réduction pour autant qu'il puisse être prouvé.

Les États membres pourraient prendre en compte l'amélioration des performances environnementales du véhicule utilisant des carburants alternatifs. Un abonnement permanent ou tout autre dispositif agréé par l'exploitant d'un système de péage devrait permettre aux usagers de bénéficier d'une variation du montant des péages qui **récompense les performances environnementales améliorées** du véhicule après conversion.

Abattements: pour ce qui est des véhicules légers, en particulier pour les usagers utilisant fréquemment leurs véhicules **dans des zones d'habitat dispersé et dans les banlieues**, les États membres pourraient prévoir des abattements sur la redevance d'infrastructure, à condition par exemple que ces abattements contribuent la cohésion sociale ou qu'elles assurent la mobilité des régions périphériques ou éloignées.

Les États membres pourraient introduire une **exonération forfaitaire kilométrique** sur un tronçon routier spécifique, en tenant compte des schémas de mobilité et de l'intérêt économique des régions périphériques.

Dans les **zones montagneuses et les régions périphériques**, les États membres pourraient, sous certaines conditions, faire varier les taux des péages pour les véhicules lourds en fonction de la distance parcourue par le véhicule soumis au péage afin de réduire au minimum les incidences socio-économiques.

Usage des recettes: afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d' infrastructure et des redevances pour coûts externe devraient être utilisées pour l'entretien et la maintenance du réseau routier, et **l'optimisation du système de transport dans son ensemble**.

Les recettes devraient être utilisées pour i) réduire la pollution atmosphérique et sonore due au transport routier; ii) financer des modes de transport collectifs et durables; iii) développer des infrastructures pour carburants alternatif; iv) financer le réseau transeuropéen de transport et de supprimer les goulets d'étranglement.

Les députés proposent que les recettes générées par les redevances soient utilisées sur le territoire du tronçon routier sur lequel elles s'appliquent.

Les États membres devraient **indiquer de façon claire comment sont utilisées les recettes** générées par les redevances des usagers de la route. Ils devraient publier les résultats découlant du réinvestissement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, tout comme les retombées positives sur la sécurité routière, l'incidence environnementale et la congestion du trafic routier.

Les députés proposent enfin d'établir dans chaque État membre une **autorité indépendante de supervision des systèmes de péage** et de garantir à tous les usagers de la route un niveau d'information élevé sur l'utilisation des recettes.

Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

2017/0114(COD) - 25/10/2018 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 398 voix pour, 179 contre et 32 abstentions, une résolution législative sur 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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit:

Péages et droits d'usage: la directive proposée vise à contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de l'UE pour le secteur des transports et à rendre les redevances routières plus équitables. Étant donné que la **tarification en fonction de la distance** (péages) plutôt que de la durée (vignettes) reflète mieux l'usage, les niveaux d'émission et la pollution réels, le projet de directive supprimerait progressivement les systèmes de tarification fondés sur la durée au terme d'une phase transitoire adaptée.

Le Parlement a estimé que la tarification routière imposée par les États membres devrait se baser sur la distance à partir **à partir de 2027 pour les voitures particulières et à partir de 2023 pour les poids lourds et les camionnettes** destinées au transport de marchandises dont la masse en charge maximale autorisée est comprise entre 2,4 tonnes et 3,5 tonnes et qui ont une hauteur supérieure à 2 mètres.

À partir du **1er janvier 2020**, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds devraient s'appliquer à tous les véhicules utilitaires lourds ainsi qu'aux camionnettes destinées au transport de marchandises.

Droits d'usage (proportionnalité et égalité de traitement): la proportionnalité des droits d'usage pourrait tenir compte du caractère spécifique des opérations de transport qui ont pour origine un État membre de la périphérie de l'Union européenne.

Selon le texte amendé, les réseaux routiers couverts par une redevance d'infrastructure devraient offrir un **niveau de sécurité routière élevé** et être dotés de toutes les infrastructures nécessaires, telles que des **aires de stationnement sûres** par tous les temps, pour se conformer aux obligations prévues par le règlement sur les temps de repos et les durées de conduite.

Tarification des coûts externes: à partir du 1er janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages devraient appliquer une **redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique et sonore** due au trafic aux véhicules utilitaires lourds et aux camionnettes destinés au transport de marchandises sur toutes les parties du réseau visées à la directive qui sont soumises à une redevance d'infrastructure.

À compter du **1er janvier 2026**, la redevance pour coûts externes imposée sur tout tronçon du réseau routier devrait s'appliquer de manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient appliquer des dérogations permettant d'adapter les redevances pour coûts externes dans le cas des véhicules présentant un intérêt historique.

Redevance de congestion: une redevance de congestion imposée sur tout tronçon du réseau routier s'appliquerait d'une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient décider toutefois décider d'exonérer **les autobus et les autocars** pour promouvoir les transports collectifs ainsi que le développement socio-économique et la cohésion sociale.

Majorations: la majoration **ne devrait pas excéder 15 %** de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée, sauf dans les régions montagneuses, où les coûts d'infrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants, auquel cas la majoration ne pourrait excéder **50%**.

Variation des redevances: le Parlement a proposé qu'à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive, les **véhicules à émissions nulles** bénéficient d'une réduction des redevances d'infrastructure de **50 %** par rapport au taux le plus bas. Le fonctionnement sans émissions bénéficierait de la même réduction pour autant qu'il puisse être prouvé.

Les États membres pourraient prendre en compte l'amélioration des performances environnementales du véhicule utilisant des **carburants alternatifs**. Un abonnement permanent ou tout autre dispositif agréé par l'exploitant d'un système de péage devrait permettre aux usagers de bénéficier d'une variation du montant des péages qui récompense les performances environnementales améliorées du véhicule après conversion.

Abattements: pour ce qui est des véhicules utilitaires lourds et des camionnettes destinés au transport de marchandises, les États membres pourraient prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure, à condition que ces abattements ou réductions **n'excèdent pas 20%** de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement et ceux utilisés pour le transport local ou habituel, ou les deux.

Pour ce qui est des **véhicules légers**, en particulier pour les usagers utilisant fréquemment leurs véhicules dans des zones d'habitat dispersé et dans les banlieues, les États membres pourraient prévoir des abattements sur la redevance d'infrastructure, à condition par exemple que la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, que ces abattements contribuent la cohésion sociale ou qu'ils assurent la mobilité des régions périphériques ou éloignées.

Les États membres pourraient introduire une **exonération forfaitaire kilométrique** sur un tronçon routier spécifique, en tenant compte des schémas de mobilité et de l'intérêt économique des régions périphériques.

Dans **les zones montagneuses et les régions périphériques**, les États membres pourraient, sous certaines conditions, faire varier les taux des péages pour les véhicules lourds en fonction de la distance parcourue par le véhicule soumis au péage afin de réduire au minimum les incidences socio-économiques.

Usage des recettes: les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externe devraient être utilisées pour l' entretien et la maintenance du réseau routier, et l'optimisation du système de transport dans son ensemble.

Les recettes devraient être utilisées pour i) réduire la pollution atmosphérique et sonore due au transport routier; ii) financer des modes de transport collectifs et durables; iii) développer des infrastructures pour carburants alternatif; iv) financer le réseau transeuropéen de transport et de supprimer les goulets d'étranglement.

Les députés ont enfin proposé d'établir dans chaque État membre une **autorité indépendante** de supervision des redevances d'infrastructure chargée de veiller au respect de la directive.