


Procédure file

Informations de base	
INI - Procédure d'initiative	2008/2240(INI)
Procédure terminée	
Paquet écologisation des transports et internalisation des coûts externes	
Sujet	
3.20 Politique des transports en général	
3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	
3.70.20 Développement durable	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PPE-DE JARZEMBOWSKI Georg	23/06/2008
Commission européenne	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	DG de la Commission Energie et transports	Commissaire TAJANI Antonio	

Evénements clés			
23/09/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
11/02/2009	Vote en commission		Résumé
16/02/2009	Dépôt du rapport de la commission	A6-0055/2009	
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Résultat du vote au parlement		
11/03/2009	Décision du Parlement	T6-0119/2009	Résumé
11/03/2009	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2008/2240(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique

Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/66808

Portail de documentation

Projet de rapport de la commission	PE414.008	07/10/2008	EP	
Amendements déposés en commission	PE415.142	20/11/2008	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique	A6-0055/2009	17/02/2009	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique	T6-0119/2009	11/03/2009	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2009)3244	06/10/2009	EC	

Paquet écologisation des transports et internalisation des coûts externes

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE-DE, DE) sur l'écologisation des transports et l'internalisation des coûts externes, en réponse à trois communications de la Commission sur le même sujet.

Écologisation des transports : les députés se félicitent de la communication de la Commission sur l'écologisation des transports, qui constitue un premier pas partiel mais important. Ils déplorent toutefois que la Commission n'ait présenté aucun plan intégré visant à rendre le transport et tous les secteurs le composant davantage respectueux de l'environnement et qu'elle se soit limitée jusqu'ici à :

- adopter une démarche ponctuelle en présentant une première série de lignes directrices de base pour l'évaluation des coûts externes du transport ainsi que pour leur internalisation dans différents secteurs ;
- opter de nouveau pour une démarche progressive, en commençant par des propositions spécifiques d'application immédiate concernant des redevances d'utilisation des infrastructures routières plus élevées pour les véhicules utilitaires lourds, en modifiant la directive Eurovignette qui doit permettre aux États membres d'imputer les coûts externes et ce uniquement dans les États membres qui le souhaitent, et
- présenter un catalogue d'options et d'annonces dans le domaine de la réduction du niveau du bruit ferroviaire.

La Commission est dès lors invitée : i) à concevoir, pour tous les modes de transport, les mesures et instruments nécessaires pour continuer à rendre le transport davantage respectueux de l'environnement ; ii) à réaliser des analyses d'impact des différentes mesures et de leurs conséquences sur la concurrence entre les modes de transport, sur les coûts de la mobilité et sur la compétitivité ; iii) à présenter ensuite, sur cette base, un plan intégré d'écologisation des transports, assorti de propositions législatives concrètes.

Internalisation des coûts externes : le rapport note que la Commission ne s'est pas conformée à ce que demandaient le Parlement et le Conseil conformément à la directive Eurovignette, dès lors qu'elle n'a pas conçu ni présenté un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes. Les députés regrettent que la question des retombées positives des transports en termes de croissance économique et de compétitivité («externalités positives») n'ait pas fait l'objet de travaux de recherche significatifs et n'ait pas été prise en compte dans les calculs de la Commission, contrairement aux coûts externes qui ont fait l'objet de travaux abondants. Ils reconnaissent toutefois le rôle du pollueur payeur et attendent de la Commission qu'elle prenne de nouvelles mesures pour développer cette approche pragmatique. Selon les députés, les contributions qui ont été celles jusqu'ici des différents modes de transport sur la base de la fiscalité générale, des taxes sur les véhicules et les huiles minérales, et des redevances d'utilisation des infrastructures routières à titre de compensation pour les coûts réels de construction et d'entretien des infrastructures, devraient constituer le point de départ des futurs travaux de la Commission.

Les parlementaires constatent également que la Commission n'a à aucun moment tenté de calculer, d'évaluer et de décrire les conséquences de la méthode d'internalisation des coûts externes qu'elle propose sur la concurrence entre les différents modes de transport et sur le coût de la mobilité et sur la compétitivité. Ils demandent à la Commission de le faire lorsqu'elle présentera d'autres propositions. Ils déplorent en outre que la Commission n'ait pas proposé de mesures visant à pallier les effets de l'augmentation du caractère périphérique découlant de l'élargissement de l'UE et qu'elle n'ait pas prévu non plus les conséquences de son application, notamment dans les États membres dans lesquels existent des barrières géographiques et pour ceux qui ne disposent pas encore d'alternatives multimodales. Ils demandent en conséquence à la Commission qu'elle remédie à ces insuffisances lors de la prochaine révision des réseaux transeuropéens de transport (RTE).

Le rapport constate par ailleurs que la Commission est, à différentes reprises, contradictoire, en ce sens qu'elle juge opportun d'internaliser les coûts externes pour les voitures particulières également, sans présenter à aucun moment des calculs, préférant laisser toute latitude en la matière aux États membres pour prélever des taxes sur les voitures particulières. Les députés invitent la Commission à publier une méthodologie pour l'internalisation des coûts externes des véhicules individuels afin de donner des lignes directrices aux États membres, dans le respect du principe de subsidiarité.

Enfin, la Commission est invitée à présenter immédiatement des propositions concrètes pour tous les modes de transport, et, ensuite, de se conformer effectivement à la directive Eurovignette de 2006, en présentant un schéma général de calcul et d'imputation des coûts externes et d'évaluation des conséquences sur la base d'un modèle compréhensible.

Réduction du bruit ferroviaire : la Commission est invitée à présenter une proposition de directive relative à la perception de redevances

- modulées en fonction du niveau sonore - pour les locomotives et wagons pour inciter aussi rapidement que possible les compagnies ferroviaires à rendre sans tarder le matériel roulant moins bruyant par le remplacement des semelles de frein. Là où cela est nécessaire, des mesures de court terme peuvent aussi être prises en compte et aucune mesure législative ne devrait avoir de conséquences négatives pour le rail dans la concurrence intermodale.

Les députés attendent de la Commission qu'elle conçoive dans sa proposition une méthode praticable garantissant, par l'affectation des recettes, le post-équipement non seulement des wagons des compagnies ferroviaires, mais aussi de ceux d'autres compagnies inclus dans les convois des premières.

Paquet écologisation des transports et internalisation des coûts externes

Le Parlement européen a adopté par 452 voix pour, 108 voix contre et 134 abstentions une résolution sur l'écologisation des transports et l'internalisation des coûts externes, en réponse à trois communications de la Commission sur le même sujet.

Écologisation des transports : le Parlement se félicite de la communication de la Commission sur l'écologisation des transports, qui constitue un premier pas partiel mais important. Il déplore toutefois que la Commission n'ait présenté aucun plan intégré visant à rendre le transport et tous les secteurs le composant davantage respectueux de l'environnement. Les députés notent que la Commission a déjà pris des initiatives préliminaires qui, à terme, doivent déboucher sur une stratégie générale pour l'internalisation des coûts externes dans tous les modes de transport, mais qu'elle s'est jusqu'ici limitée :

- adoption d'une démarche ponctuelle formulée dans un manuel pour l'évaluation des coûts externes du transport ainsi que pour leur internalisation dans différents secteurs (voir le manuel d'évaluation des coûts externes dans le secteur des transports) ;
- présentation d'une proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE (directive Eurovignette), qui doit permettre aux États membres d'imputer les coûts externes aux poids lourds conformément à l'article 11 de ladite directive ;
- proposition de taxer les coûts externes causés par le bruit des trains, via des redevances d'infrastructure modulées en fonction du bruit.

La Commission est dès lors invitée à : i) concevoir, pour tous les modes de transport, les mesures et instruments nécessaires pour continuer à rendre le transport davantage respectueux de l'environnement en tenant compte des conventions internationales déjà en vigueur et des mesures déjà prises dans les différents secteurs du transport; ii) réaliser, s'agissant de ces propositions, des analyses d'impact des différentes mesures et de leurs conséquences sur la concurrence entre les modes de transport, sur les coûts de la mobilité et sur la compétitivité ; iii) présenter ensuite, sur cette base, un plan intégré d'écologisation des transports, assorti de propositions législatives concrètes.

Internalisation des coûts externes : la résolution note la Commission ne s'est pas conformée à ce que demandaient le Parlement et le Conseil conformément à la directive Eurovignette, dès lors qu'elle n'a pas conçu ni présenté un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes.

Le Parlement constate que dans sa communication, la Commission présente une justification scientifiquement cohérente pour l'imputation de chacun des coûts externes aux différents modes de transport et fait sienne une prétendue « approche pragmatique par le coût moyen ». Les députés soutiennent dans l'ensemble la base que choisit la Commission, la tarification des coûts sociaux marginaux, en harmonie avec le Livre blanc sur les transports de 2001.

Les députés notent également que la Commission tient explicitement compte du principe du pollueur-payeur. Ils lui demandent cependant de tenir compte, dans le contexte des nouvelles mesures en matière d'internalisation des coûts externes, de toutes les formes d'internalisation des coûts externes qui existent déjà, comme les taxes sur les huiles minérales, et les redevances d'utilisation des infrastructures routières. La Commission est invitée lorsqu'elle présentera d'autres propositions sur l'écologisation du secteur des transports, à y inclure les évaluations des incidences de la concurrence entre les différents modes de transport et des incidences sociales et environnementales liées, ainsi que les coûts de la mobilité et de la compétitivité.

La résolution déplore également que la Commission n'ait pas proposé de mesures visant à pallier les effets de l'augmentation du caractère périphérique découlant de l'élargissement de l'Union et qu'elle n'ait pas prévu non plus les conséquences de son application, notamment dans les États membres dans lesquels existent des barrières géographiques et pour ceux qui ne disposent pas encore de solutions de remplacement multimodales. La Commission est donc invitée : i) à remédier à ces insuffisances lors de la prochaine révision des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T); ii) à présenter, dans le cadre de la révision des RTE-T, une proposition complémentaire de corridors de mobilité multimodale, les « corridors verts », pour compenser les charges découlant de la proposition actuelle en permettant une accessibilité et une mobilité sans obstacle.

Enfin, le Parlement demande à la Commission de présenter immédiatement des propositions concrètes pour tous les modes de transport, et, ensuite, de se conformer effectivement à l'article 11 de la directive Eurovignette modifiée, en présentant un schéma général de calcul et d'imputation des coûts externes et d'évaluation des conséquences sur la base d'un modèle compréhensible.

Réduction du bruit ferroviaire : la Commission est invitée à présenter une proposition de directive relative à la perception de redevances - modulées en fonction du niveau sonore - pour les locomotives et wagons pour inciter aussi rapidement que possible les compagnies ferroviaires à rendre sans tarder le matériel roulant moins bruyant par le remplacement des semelles de frein. Là où cela est nécessaire, des mesures de court terme peuvent aussi être prises en compte et aucune mesure législative ne devrait avoir de conséquences négatives pour le rail dans la concurrence intermodale.

Les députés attendent de la Commission qu'elle conçoive dans sa proposition une méthode praticable garantissant, par l'affectation des recettes, le post-équipement non seulement des wagons des compagnies ferroviaires, mais aussi de ceux d'autres compagnies inclus dans les convois des premières.