Taxation des poids lourds pour l?utilisation de certaines infrastructures

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

OBJECTIF: améliorer lapplication 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 sinscrit dans le cadre des efforts déployés par la Commission pour créer une union de lénergie et dune 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 lUE fixés pour 2030 et 2050. À cela sajoute le fait que les infrastructures routières se dégradent dans de nombreux États membres.

La tarification routière peut jouer un rôle incitatif clé en faveur dopérations de transport plus propres et plus efficaces. Or, les progrès accomplis dans lobjectif de la Commission dappliquer les principes du «pollueur payeur» et de l«utilisateur payeur» ont été lents. Des incohérences subsistent dans lapplication dune tarification des infrastructures routières dans lUnion

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 déléments contribuant spécifiquement à la réduction des émissions de CO_2 provenant des transports. De plus, elle ne sapplique quaux poids lourds et ne concerne aucun des autres véhicules.

Cest pourquoi la Commission propose que le champ dapplication 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 DIMPACT: loption 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 lexigence dappliquer 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 dapplication: il est proposé détendre champ dapplication 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 dusage sappliqueraient 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 dexonérer les poids lourds de moins de 12 tonnes de la tarification routière serait supprimée et le champ dapplication 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 lévolution 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 lapplication de redevances de congestion, en sus des redevances dinfrastructure. Toute redevance de congestion devrait sappliquer 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 détranglement.

Par ailleurs, la possibilité dappliquer 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 démissions EURO du véhicule.

Pour les véhicules utilitaires légers, la proposition précise les modalités de la variation des péages et des droits dusage en fonction des

performances environnementales. La variation, fondée sur les émissions tant de CO_2 que de polluants atmosphériques, devrait encourager lutilisation de véhicules plus propres.

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

ACTES DÉLÉGUÉS: la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à larticle 290 du traité sur le fonctionnement de lUE.