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 lutilisation de certaines infrastructures.

La commission de lenvironnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, exerçant ses prérogatives de commission associée en vertu de larticle 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 quavait 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 dusage appliqués aux véhicules utilitaires lourds devraient sappliquer à tous les véhicules utilitaires lourds ainsi quaux camionnettes destinées au transport de marchandises.

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

Les députés estiment que les réseaux routiers couverts par une redevance dinfrastructure 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 dinfrastructure.

À compter du 1er janvier 2026, la redevance pour coûts externes imposée sur tout tronçon du réseau routier visé à la directive devrait sappliquer de manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules. Les États membres pourraient appliquer des dérogations permettant dadapter 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 dinfrastructure. Les États membres pourraient décider dexonérer 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 quelles 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 dinfrastructure moyenne pondérée, sauf dans les régions montagneuses, où les coûts dinfrastructure ainsi que les dommages climatiques et environnementaux sont plus importants, auquel cas la majoration ne pourrait excéder 50%.

Variation des redevances: les députés proposent quà compter de la date dentrée en vigueur de la directive, les véhicules à émissions nulles bénéficient dune réduction des redevances dinfrastructure de 50 % par rapport au taux le plus bas. Le fonctionnement sans émissions bénéficierait de la même réduction pour autant quil puisse être prouvé.

Les États membres pourraient prendre en compte lamélioration des performances environnementales du véhicule utilisant des carburants alternatifs. Un abonnement permanent ou tout autre dispositif agréé par lexploitant dun système de péage devrait permettre aux usagers de bénéficier dune 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 dhabitat dispersé et dans les banlieues, les États membres pourraient prévoir des abattements sur la redevance dinfrastructure, à condition par exemple que ces abattements contribuent la cohésion sociale ou quelles 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 lintérêt 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 dinfrastructure et des redevances pour coûts externe devraient être utilisées pour lentretien et la maintenance du réseau routier, et loptimisation 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 détranglement.

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

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 dinfrastructure et des redevances pour coûts externes, tout comme les retombées positives sur la sécurité routière, lincidence environnementale et la congestion du trafic routier.

Les députés proposent enfin détablir 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 dinformation élevé sur lutilisation des recettes.