



2017/0114(COD)

8.1.2018

*****I**

PROJET DE RAPPORT

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
(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteuse: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Rapporteur pour avis (*):
Seb Dance, commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

(*) Commission associée – article 54 du règlement intérieur(*)

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	53
ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION AU RAPPORTEUR	56

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

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
(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2017)0275),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission,
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis motivé soumis par le Sénat autrichien, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 18 octobre 2017¹,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme ainsi que les avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et de la commission des affaires économiques et monétaires (A8-0000/2018),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de directive

Considérant 3

¹ JO L 00 du 0.0.0000, p. 0.

(3) Tous les véhicules utilitaires lourds ont un impact significatif sur les infrastructures routières et contribuent à la pollution atmosphérique, alors que les véhicules utilitaires légers sont à l'origine de la plupart des incidences négatives sur l'environnement et la société dues au transport routier et notamment aux émissions et à la congestion. Par souci d'égalité de traitement et de concurrence loyale, il y a lieu de veiller à ce que les véhicules qui, jusqu'à présent, ne relevaient pas du cadre fixé dans la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵ pour les péages et les droits d'usage soient inclus dans ce cadre. Le champ d'application de la directive devrait donc être étendu aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers, y compris les voitures particulières.

(3) Tous les véhicules utilitaires lourds ont un impact significatif sur les infrastructures routières et contribuent à la pollution atmosphérique, alors que les véhicules utilitaires légers sont à l'origine de la plupart des incidences négatives sur l'environnement et la société dues au transport routier et notamment aux émissions et à la congestion. Par souci d'égalité de traitement et de concurrence loyale, il y a lieu de veiller à ce que les véhicules qui, jusqu'à présent, ne relevaient pas du cadre fixé dans la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵ pour les péages et les droits d'usage soient inclus dans ce cadre. Le champ d'application de la directive devrait donc être étendu aux véhicules utilitaires lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers, **aux** voitures particulières **ainsi qu'aux** **motocycles. Par souci d'égalité de traitement il y a également lieu de veiller à ce que les redevances s'appliquent de manière non discriminatoire selon la catégorie de véhicule ainsi que de manière différenciée selon l'impact des véhicules sur les infrastructures, leur incidence sur l'environnement et la société et selon la situation socio-économique particulière de certains usagers qui n'ont d'autre choix que d'emprunter la route pour se rendre à leur lieu de travail.**

¹⁵ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

¹⁵ Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) La réalisation d'un marché intérieur du transport par route avec des conditions loyales de concurrence devrait exiger l'application uniforme de règles. L'un des objectifs majeurs de la présente directive est d'éliminer les distorsions de concurrence entre les usagers. Il convient dès lors d'inclure, dans le champ d'application des redevances appliquées aux véhicules lourds, les camionnettes effectuant un transport de marchandises par route.

Or. fr

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 ter) Afin de garantir la proportionnalité d'une telle mesure, il importe de ne cibler que les camionnettes utilisées dans le cadre d'une activité de transporteur de marchandises par route régulée par les règlements (UE) du Parlement européen et du Conseil n° 1071/2009^{1 bis} et n° 1072/2009^{1 ter} ainsi que par le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil^{1 quater}.

^{1 bis} Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du

14.11.2009, p. 51).

^{1^{er}} Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

^{1^{quater}} Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

Or. fr

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Le développement et/ou le maintien des systèmes de tarification fondés sur la distance parcourue devrait aller de pair avec la désignation dans chaque État membre d'une autorité indépendante de supervision afin de contrôler le bon fonctionnement des systèmes nationaux de tarification de façon à garantir la transparence et la non-discrimination entre les opérateurs et à vérifier que les niveaux de tarification des péages et l'utilisation des recettes des péages sont conformes aux dispositions de la présente directive. Chaque État membre devrait pouvoir désigner l'autorité indépendante de supervision en

l'adaptant aux spécificités de son réseau national.

Or. fr

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) Afin de s'assurer de la bonne application de la présente directive, les cadres contractuels régissant les contrats de concession en matière de prélèvement des redevances routières devraient viser à faciliter, dans le respect de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}, l'adaptabilité des dits contrats à l'évolution du cadre réglementaire de l'Union.

^{1 bis} Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

Or. fr

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Afin que les futurs systèmes de tarification routière soient acceptés par les usagers, notamment en matière d'inclusion sociale et d'acceptabilité sociale, il conviendrait d'encourager les États membres à prendre en compte les facteurs socio-économiques dans la mise en œuvre des dispositifs de tarification des infrastructures routières pour les voitures

particulières.

Or. fr

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) Les taxes sur les véhicules peuvent constituer un obstacle à l'instauration des péages. Afin de soutenir l'instauration des péages, il convient que les États membres disposent d'une plus grande latitude pour réduire rapidement les taxes sur les véhicules, ce qui implique d'abaisser dans les meilleurs délais les minima fixés dans la directive 1999/62/CE.

Or. fr

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 quater) Afin de garantir une application harmonisée des dispositions de la présente directive et de suivre ses effets sur le fonctionnement de l'espace de libre circulation européenne et sur l'interopérabilité des systèmes de péage, il conviendrait d'en confier la supervision à une Agence européenne du transport terrestre. Cette Agence serait, entre autres, chargée de suivre la mise en œuvre effective des dispositions de la présente directive et pourrait prendre des mesures en cas de distorsions du bon fonctionnement du marché intérieur des transports routiers ou d'entraves à la libre

Amendement 9

Proposition de directive Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) À cet effet, il convient 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, des progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes du transport routier et de l'évolution de la composition de la flotte.

Amendement

(8) À cet effet, il convient ***d'introduire la possibilité d'appliquer une redevance pour coûts externes sur des réseaux non couverts par une redevance d'infrastructure et*** 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, des progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes du transport routier et de l'évolution de la composition de la flotte.

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8 bis) Afin de contribuer à l'objectif du Livre blanc des transports d'aller vers la pleine application du principe pollueur-payeur, il conviendrait de garantir sur les réseaux couverts par une redevance d'infrastructure l'application d'une redevance pour coûts externes pour les véhicules lourds ainsi que pour les camionnettes effectuant un transport de marchandise par route.

Amendement 11**Proposition de directive****Considérant 12**

Texte proposé par la Commission

(12) Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficaces, les États membres devraient appliquer des péages routiers et des droits d'usage significativement réduits à ces véhicules.

Amendement

(12) Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficaces, les États membres devraient appliquer des péages routiers et des droits d'usage significativement réduits à ces véhicules. ***Il convient, afin de faciliter et d'accélérer la mise en œuvre de tels dispositifs, d'appliquer ces réductions indépendamment de l'entrée en vigueur du règlement (UE) .../... de la Commission mettant en œuvre le règlement(UE) n° 595/2009 en ce qui concerne la certification des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds.***

Or. fr

Amendement 12**Proposition de directive****Considérant 15 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) Compte tenu du niveau élevé des coûts externes pour accidents qui se chiffrent en dizaines de milliards d'euros par an, il conviendrait, en lien avec les dispositions de la directive 2008/96 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis} relatives au calcul du coût social moyen d'un accident mortel et d'un accident grave, de donner la possibilité aux États membres de mieux internaliser les coûts non couverts par les assurances, dont une partie est à charge de la sécurité

sociale et/ou de l'ensemble de la société tels que les coûts administratifs des services publics mobilisés, certains coûts des services médicaux mobilisés ainsi que les pertes de capital humain et les coûts liés aux préjudices physiques et psychologiques.

^{1 bis} Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

Or. fr

Amendement 13

Proposition de directive Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Les majorations appliquées aux redevances d'infrastructure pourraient également apporter une contribution utile pour résoudre les problèmes liés aux dommages importants à l'environnement ou à la congestion et causés par l'utilisation de certaines routes, pas uniquement dans les régions montagneuses. Il y a donc lieu de **supprimer la restriction actuelle qui limite** les majorations à ces régions. Afin d'éviter une double taxation des usagers, les majorations **ne devraient pas être** appliquées sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion.

Amendement

(16) Les majorations appliquées aux redevances d'infrastructure pourraient également apporter une contribution utile pour résoudre les problèmes liés aux dommages importants à l'environnement ou à la congestion et causés par l'utilisation de certaines routes, pas uniquement dans les régions montagneuses. Il y a donc lieu de **faciliter l'application des majorations en supprimant les restrictions actuelles qui limitent** les majorations à ces régions **et leur affectation à des projets du réseau central du réseau transeuropéen de transport**. Afin d'éviter une double taxation des usagers, les majorations appliquées sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion **devraient être plus strictement limitées. Il y a également lieu d'adapter le niveau maximum applicable à différentes situations.**

Or. fr

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Les redevances routières **peuvent mobiliser** des ressources qui contribuent au financement de l'entretien et du développement d'infrastructures de transport de grande qualité. Il **est donc approprié d'encourager les États membres à utiliser les** recettes provenant des redevances routières en conséquence et, à cette fin, **d'exiger qu'ils rendent dûment** compte de l'usage de ces recettes. Cela devrait notamment contribuer à recenser les éventuels besoins de financement non couverts et à **accroître** l'adhésion du public à la tarification routière.

Amendement

(19) Les redevances routières **mobilisent** des ressources qui contribuent au financement de l'entretien et du développement d'infrastructures **et de services** de transport de grande qualité. Il **a lieu de garantir l'affectation des** recettes provenant des redevances routières en conséquence et, à cette fin **d'encourager les États membres à rendre** compte de l'usage de ces recettes. Cela devrait notamment contribuer à recenser les éventuels besoins de financement non couverts et à **renforcer l'acceptabilité des systèmes de redevances fondés sur la distance et** l'adhésion du public à la tarification routière.

Or. fr

Amendement 15

Proposition de directive Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) Il est nécessaire de veiller à ce que les redevances pour coûts externes continuent de refléter, de manière aussi précise que possible, le coût de la pollution atmosphérique et du bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin d'encourager l'utilisation des véhicules les plus économes en carburant; il est également nécessaire de maintenir l'efficacité des incitations et de mettre à jour la différenciation des

Amendement

(21) Il est nécessaire de veiller à ce que les redevances pour coûts externes continuent de refléter, de manière aussi précise que possible, le coût de la pollution atmosphérique et du bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin d'encourager l'utilisation des véhicules les plus économes en carburant; il est également nécessaire de maintenir l'efficacité des incitations et de mettre à jour la différenciation des

redevances routières. Par conséquent, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission aux fins de l'adaptation aux progrès scientifiques des valeurs de référence pour la tarification des coûts externes, de la définition des modalités de la variation du montant des redevances d'infrastructure conçue de manière à ne pas affecter les recettes en fonction des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds, et de l'adaptation aux progrès techniques des modalités de la variation des redevances d'infrastructure pour les véhicules utilitaires légers. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016²¹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

²¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

redevances routières. Par conséquent, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission aux fins de l'adaptation aux progrès scientifiques des valeurs de référence pour la tarification des coûts externes, de la définition des modalités de la variation du montant des redevances d'infrastructure conçue de manière à ne pas affecter les recettes en fonction des émissions de CO₂ provenant des véhicules utilitaires lourds, et de l'adaptation aux progrès techniques des modalités de la variation des redevances d'infrastructure pour les véhicules utilitaires légers *et les voitures particulières*. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations qui s'imposent lors de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016²¹. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

²¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Or. fr

Amendement 16

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1

Directive 1999/62/CE

Titre

Texte proposé par la Commission

Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières ;

Amendement

Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules ***et aux redevances*** pour l'utilisation d'infrastructures routières ;

Or. fr

Amendement 17

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) «routes secondaires»: routes sur lesquelles le trafic peut être dévié du réseau routier transeuropéen et qui concurrencent directement certaines parties de ce réseau; elles comprennent les axes urbains de transit de ces routes;

Or. fr

Amendement 18

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6) «péage»: une somme déterminée, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, des infrastructures, qui comprend une redevance d'infrastructure ***et, le cas***

6) «péage» : une somme déterminée, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, des infrastructures, qui comprend une ***ou plusieurs des redevances suivantes : une***

échéant, une redevance de congestion ou une redevance pour coûts externes **ou les deux** ;

redevance d'infrastructure, une redevance de congestion ou une redevance pour coûts externes ;

Or. fr

Amendement 19

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

8 bis) "redevance pour coûts externes des accidents dus au trafic" : redevance perçue sur les véhicules aux fins de recouvrer les coûts sociaux des accidents dus au trafic qui ne sont pas couverts par des assurances risques.

Or. fr

Justification

Il convient d'introduire cette définition en lien avec la proposition d'introduire dans les redevances pour coûts externes et l'annexe III la possibilité pour les États membres qui le souhaitent d'introduire des redevances pour des coûts externes des accidents dus au trafic.

Amendement 20

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

13) «redevance d'infrastructure moyenne pondérée» : le montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules **utilitaires lourds** kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance

13) «redevance d'infrastructure moyenne pondérée» : le montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance **et par les**

durant cette période;

véhicules soumis à ladite redevance durant cette période.

Or. fr

Justification

Ajustement de la définition des redevances d'infrastructure en lien avec l'élargissement du champ d'application de la directive à tous les véhicules.

Amendement 21

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 15

Texte proposé par la Commission

15) «véhicule» : un véhicule à moteur, à **quatre** roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de passagers ou de marchandises;

Amendement

15) «véhicule» : un véhicule à moteur, à **deux** roues ou plus, ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de passagers ou de marchandises;

Or. fr

Amendement 22

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

18 bis) "véhicule léger" : un véhicule utilitaire léger, une voiture particulière ou un motorcycle ;

Or. fr

Amendement 23

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 19

Texte proposé par la Commission

19) «véhicule utilitaire léger»: ***une voiture particulière***, un minibus ou une camionnette;

Amendement

19) «véhicule utilitaire léger» : un minibus, ***une camionnette*** ou une camionnette ***destinée au transport de marchandises***;

Or. fr

Amendement 24

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 22

Texte proposé par la Commission

22) «camionnette»: un véhicule ***destiné au transport de marchandises*** ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;

Amendement

22) «camionnette » : un véhicule ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3,5 tonnes;

Or. fr

Amendement 25

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

22 bis) "camionnette destinée au transport de marchandises" : un véhicule dont la masse maximale en charge admissible est comprise entre 2.4 et 3.5 tonnes et d'une hauteur de plus de 2

mètres ;

Or. fr

Amendement 26

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

23 bis) "motocycle" : un véhicule reposant sur deux roues, avec ou sans side-car, ainsi que tout tricycle et tout quadricycle des catégories L3e, L4e, L5e, L6e and L7e, telles que visées par le règlement (UE) n° 168/2013;

Or. fr

Amendement 27

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point 29

Texte proposé par la Commission

Amendement

29) «dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle»: un dispositif de péage ou de tarification qui a été modifié en manière telle que les coûts ou les recettes sont affectés d'au moins 5 % par rapport à l'année précédente, après correction en fonction de l'inflation mesurée sur la base de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'UE, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par la Commission (Eurostat).

29) «dispositif de péage ou de tarification modifié de manière substantielle»: un dispositif de péage ou de tarification qui a été modifié en manière telle que les coûts ou les recettes sont affectés d'au moins 15 % par rapport à l'année précédente, après correction en fonction de l'inflation mesurée sur la base de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'UE, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées, publié par la Commission (Eurostat).

Justification

Il convient d'éviter une définition trop restrictive des modifications substantielles afin d'éviter un alourdissement excessif de la charge administrative pour les autorités compétentes. Cet amendement vise à faciliter les modulations des systèmes de péage, notamment afin d'appliquer plus facilement les dispositions de la présente directive, en évitant que toutes les modifications des dispositifs de péage soient notifiées à la Commission. Cet amendement permet également de mieux aligner la définition des modifications substantielles avec la Directive 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession.

Amendement 28**Proposition de directive****Article 1 – alinéa 1 – point 2**

Directive 1999/62/CE

Article 2 – alinéa 3 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

On entend par États membres toutes les autorités des États membres, qu'il s'agisse d'autorités du pouvoir central de l'État, d'autorités d'un État fédéré ou d'autres autorités territoriales, auxquelles appartient d'assurer le respect des règles du droit de l'Union dans le cadre de leurs compétences.

Amendement 29**Proposition de directive****Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

1. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 bis, les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons

1. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 bis, les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons

dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de leur réseau d'autoroutes qui ne fait pas partie du réseau routier transeuropéen, selon les conditions énoncées aux paragraphes 3 à 9 du présent article et aux articles 7 bis à 7 duodécies.

dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de leur réseau d'autoroutes ***et de leur réseau de routes secondaires*** qui ne fait pas partie du réseau routier transeuropéen, selon les conditions énoncées aux paragraphes 3 à 9 du présent article et aux articles 7 bis à 7 duodécies.

Or. fr

Justification

Il convient d'élargir le champ d'application au réseau routier secondaire.

Amendement 30

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. Sans préjudice du paragraphe 9, le 1^{er} janvier 2024 au plus tard, les États membres qui perçoivent des droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds introduisent des redevances d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds sur les axes routiers du réseau routier transeuropéen ainsi que sur tout autre tronçon de leur réseau d'autoroutes soumis à des droits d'usage avant la date prévue au paragraphe 6.

Or. fr

Justification

Dans son analyse d'impact la Commission européenne fait l'hypothèse que les États membres qui ne pourront plus maintenir des droits d'usage pour les poids lourds introduiront des péages pour ces véhicules. Cet amendement vise à garantir que ce soit bien le cas sur les réseaux qui étaient couverts par des droits d'usage pour les poids lourds.

Amendement 31

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. À partir du [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les États membres n'introduisent pas de droits d'usage pour les véhicules *utilitaires* légers. Les droits d'usage introduits avant cette date sont progressivement supprimés pour le 31 décembre **2027** au plus tard.

Amendement

7. À partir du [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les États membres n'introduisent pas de droits d'usage pour les véhicules légers. Les droits d'usage introduits avant cette date ***pour les camionnettes destinées au transport de marchandises*** sont progressivement supprimés pour le 31 décembre **2023** au plus tard. ***Les droits d'usage introduits avant cette date pour les autres véhicules légers sont progressivement supprimés pour le 31 décembre 2025 au plus tard.***

Or. fr

Justification

Il convient de faire une distinction entre camionnettes destinées au transport de marchandises et voitures particulières dans la sortie progressive des systèmes de droits d'usage. L'objectif étant d'éliminer les distorsions de concurrence sur le marché intérieur du transport routier de marchandise en alignant les dispositions relatives aux camionnettes effectuant un transport de marchandise sur celles relatives aux véhicules lourds. Il convient aussi d'avancer la sortie progressive des vignettes pour les véhicules légers.

Amendement 32

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

9. À partir du 1^{er} janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s'appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds.

Amendement

9. À partir du 1^{er} janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s'appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds ***ainsi qu'à toutes les camionnettes destinées au***

transport de marchandises disposant d'appareil de contrôle en vertu du règlement (UE) n° 165/2014.

Or. fr

Justification

L'objectif est d'éliminer les distorsions de concurrence sur le marché intérieur du transport routier de marchandises en alignant les dispositions relatives aux camionnettes effectuant un transport de marchandises sur celles relatives aux véhicules lourds. Afin de garantir la proportionnalité de la mesure, il convient de ne cibler que les camionnettes effectuant un transport de marchandises équipées d'un tachygraphe.

Amendement 33

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 10

Texte proposé par la Commission

Les péages et droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds d'une part et pour les véhicules *utilitaires* légers d'autre part peuvent être introduits ou maintenus indépendamment les uns des autres.

Amendement

Jusqu'au 31 décembre 2025, les péages et droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds *et les camionnettes destinées au transport de marchandises* d'une part et pour les véhicules légers d'autre part, peuvent être introduits ou maintenus indépendamment les uns des autres.

Or. fr

Amendement 34

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 11 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À partir du 1^{er} janvier 2026, une redevance d'infrastructure imposée sur tout tronçon du réseau routier visé à l'article 7, paragraphe 1, s'applique d'une

manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules, conformément à l'annexe III.

Or. fr

Amendement 35

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4 bis (nouveau) Directive 1999/62/CE

Article 7 ter – paragraphe 3 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. *à l'article 7 ter, le paragraphe suivant est ajouté:*

3. *Les tronçons autoroutiers sur lesquels une redevance d'infrastructure est appliquée disposent des infrastructures nécessaires et des parkings sûrs et sécurisés équipés des installations appropriées pour assurer la sécurité du trafic à tous les usagers et garantir le respect des obligations prévues dans le règlement (UE) n°561/2006.*

Or. fr

Justification

Les réseaux autoroutiers couverts par une redevance d'infrastructure devraient permettre aux entreprises de transport routier de se conformer pleinement aux obligations prévues dans le règlement sur les temps de repos et de conduite ainsi que d'assurer un niveau de sécurité routière élevé à tous les usagers.

Amendement 36

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour les véhicules utilitaires lourds, la

La redevance pour coûts externes, **liée à la**

redevance pour coûts externes varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l'annexe III bis, **et elle respecte les** valeurs de référence fixées à l'annexe III ter.

pollution atmosphérique due au trafic ou à la pollution sonore due au trafic, varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l'annexe III bis, **en tenant compte des** valeurs de référence fixées à l'annexe III ter.

Or. fr

Justification

Il s'agit de valeur de référence dans l'annexe ter, les Etats membres peuvent ajuster ces valeurs, si besoin, selon la spécificité des territoires. L'Annexe III ter contient également des valeurs de référence pour les véhicules légers.

Amendement 37

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres peuvent maintenir ou introduire une redevance pour coûts externes liée aux accidents dus au trafic, conformément aux méthodes visées à l'annexe III ter.

Or. fr

Amendement 38

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. À partir du 1^{er} janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages appliquent une redevance pour coûts

5. À partir du 1^{er} janvier 2021, les États membres qui perçoivent des péages appliquent une redevance pour coûts

externes aux véhicules utilitaires lourds **au moins** sur la partie du réseau visé à l'article 7, paragraphe 1, **sur laquelle les dommages environnementaux provoqués par les véhicules utilitaires lourds sont plus importants que la moyenne des dommages environnementaux provoqués par les véhicules utilitaires lourds**, conformément aux exigences en matière de déclaration pertinentes visées à l'annexe III bis.;

externes, **liée à la pollution atmosphérique due au trafic ou à la pollution sonore due au trafic**, aux véhicules utilitaires lourds **et aux camionnettes destinées au transport de marchandises** sur la partie du réseau visé à l'article 7 paragraphe 1 **couvert par une redevance d'infrastructure**, conformément aux exigences en matière de déclaration pertinentes visées à l'annexe III bis ;

Or. fr

Justification

Il convient de clarifier le texte de la Commission concernant les tronçons routiers soumis à l'obligation d'introduire une redevance pour coûts externes. À cette fin, et pour atteindre l'objectif du Livre blanc pour la pleine application du principe pollueur-payeur, il convient d'introduire, sur les réseaux routiers couverts par une redevance d'infrastructure, une redevance pour coûts externes.

Amendement 39

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. À partir du 1^{er} janvier 2026 une redevance pour coûts externes sur tout tronçon du réseau routier visé à l'article 7, paragraphe 1, s'applique d'une manière non discriminatoire à toutes les catégories de véhicules.

Or. fr

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 1999/62/CE
Article 7 quater – paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter. *Les redevances pour coûts externes peuvent être introduites ou maintenues sur des tronçons du réseau routier non couverts par des redevances d'infrastructure.*

Or. fr

Amendement 41

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Directive 1999/62/CE

Article 7 quinquies bis – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. *Les redevances pour congestion peuvent être introduites ou maintenues indépendamment des redevances pour infrastructures.*

Or. fr

Amendement 42

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 6

Directive 1999/62/CE

Article 7 quinquies bis – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour suivre l'incidence des redevances de congestion et en revoir le niveau. ***Chaque État membre revoit le niveau*** des redevances à intervalles réguliers, ***au moins tous les trois ans, afin de veiller à ce qu'elles ne***

5. Les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour suivre l'incidence des redevances de congestion et en revoir le niveau des redevances à intervalles réguliers ;

dépassent pas les coûts de la congestion supportés par cet État membre et générés sur les tronçons routiers soumis à une redevance de congestion.;

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à simplifier la mise en place des redevances pour congestion

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) les recettes générées par la majoration sont investies dans le financement de la construction d'infrastructures de transport **routier** du réseau **central** identifié conformément au chapitre **III** du règlement (UE) n° 1315/2013, qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et sont situées dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée ;

Amendement

a) les recettes générées par la majoration sont investies dans le financement de la construction d'infrastructures de transport du réseau **global** identifié conformément au chapitre **II** du règlement (UE) n° 1315/2013 **ou de services de transport** qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et sont situées dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée ;

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à simplifier la mise en place des dispositifs de majoration et à élargir les réseaux sur lesquels les recettes de ces majorations peuvent être fléchées.

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) la majoration n'excède pas **15 %** de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 ter, paragraphe 1, et à l'article 7 sexies, **sauf si les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de corridors du réseau central, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 %;**

b) la majoration n'excède pas **25 %** de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 ter, paragraphe 1, et à l'article 7 sexies ;

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à simplifier la mise en place des dispositifs de majoration en établissant un taux unique de majoration à 25 % indépendamment du fléchage des recettes.

Amendement 45

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) la majoration lorsqu'elle est appliquée sur les systèmes de péage visés à l'article 7 sexies paragraphe 3, n'est pas considérée comme une modification substantielle telle que définie à l'article 2.

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à simplifier le cadre réglementaire régissant la mise en place des dispositifs de majoration sur les péages existants

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE
Article 7 septies – paragraphe 1 – point 1 bis

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Dans le cas de nouveaux projets transfrontaliers, des majorations ne peuvent être appliquées que si tous les États membres impliqués dans un tel projet y consentent. ***supprimé***

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à simplifier le cadre réglementaire régissant la mise en place des dispositifs de majoration.

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance pour coûts externes calculé conformément à l'article 7 quater, sauf pour les véhicules des classes d'émissions EURO 0, I et II à compter du 15 octobre 2011, III et IV à compter du 1^{er} janvier 2015, V à compter du 1^{er} janvier 2019 et VI à partir de janvier 2023. Toutes les recettes générées par l'application simultanée de la majoration et des redevances pour coûts externes sont investies dans le financement de la construction de corridors du réseau central dont la liste figure à la partie I de l'annexe I du règlement (UE) n° 1316/2013. ***supprimé***

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à simplifier le cadre réglementaire régissant la mise en place des dispositifs de majoration.

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

*Une majoration **ne peut pas être appliquée** sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion.*

Amendement

*La majoration **n'excède pas 15% de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 et à l'article 7 ter, paragraphe I**, sur les tronçons routiers faisant l'objet d'une redevance de congestion.*

Or. fr

Justification

Les redevances pour congestion et les majorations ne sont pas de même nature et n'ont pas la même finalité. En ce sens, il convient de donner la possibilité de cumuler ces dispositifs de tarification, tout en encadrant plus strictement les majorations sur des réseaux soumis à une redevance pour congestion.

Amendement 49

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'acte délégué, les États membres font varier la redevance d'infrastructure en tenant compte des valeurs de référence pour les émissions de CO₂ et de la catégorisation de véhicules concernée. Les redevances sont modulées de telle manière qu'une redevance

Amendement

Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'acte délégué, les États membres font varier la redevance d'infrastructure en tenant compte des valeurs de référence pour les émissions de CO₂ et de la catégorisation de véhicules concernée. Les redevances sont modulées de telle manière qu'une redevance

d'infrastructure ne soit jamais supérieure de plus de 100 % au montant de la redevance d'infrastructure perçu pour des véhicules équivalents dont les émissions de CO₂ sont les plus faibles, mais pas nulles.

Les véhicules à émissions nulles bénéficient d'une réduction des redevances d'infrastructure de 75 % par rapport au taux le plus élevé.

d'infrastructure ne soit jamais supérieure de plus de 100 % au montant de la redevance d'infrastructure perçu pour des véhicules équivalents dont les émissions de CO₂ sont les plus faibles, mais pas nulles.

Or. fr

Amendement 50

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 4 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À partir du ... [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les véhicules à émissions nulles bénéficient d'une réduction des redevances d'infrastructure de 75% par rapport au taux le plus élevé.

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à garantir que l'application de la réduction des redevances pour les véhicules zéro émission entre en vigueur dans les meilleurs délais, avant l'entrée en vigueur du Règlement (UE) .../... de la Commission du XXX mettant en œuvre le règlement (UE) no 595/2009 en ce qui concerne la certification des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil.

Amendement 51

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Pour ce qui est des véhicules **utilitaires** légers, jusqu'au 31 décembre 2021, les États membres peuvent faire varier les péages et droits d'usage en fonction des performances environnementales du véhicule.

Amendement

1. Pour ce qui est des véhicules légers, jusqu'au 31 décembre 2021, les États membres peuvent faire varier les péages et droits d'usage en fonction des performances environnementales du véhicule.

Or. fr

Amendement 52

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies bis – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À partir du ... [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les véhicules légers à émissions nulles bénéficient d'une réduction des redevances d'infrastructure de 75 % par rapport au taux le plus élevé.

Or. fr

Amendement 53

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – point a bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 7 nonies – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) le paragraphe suivant est inséré:
1 bis. Le cadre contractuel qui régit les relations entre le concédant et le concessionnaire vise à permettre l'adaptabilité des contrats de concession à

l'évolution du cadre réglementaire de l'Union et/ou national en lien avec les obligations définies aux articles 7 quater, 7 quinquies bis, 7 octies et 7 octies bis.

Or. fr

Justification

Il convient de garantir que les contrats de concession puissent s'adapter à l'évolution du cadre réglementaire afin d'éviter un report excessif de l'application des dispositifs prévus par la présente directive, notamment en matière d'obligation de modulation des redevances d'infrastructure et d'application des redevances pour coûts externes.

Amendement 54

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point a

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

c) ces abattements ou réductions n'excèdent pas **13** % de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement ou de la réduction.;

Amendement

c) 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 ou de la réduction ;

Or. fr

Justification

Cet amendement vise à donner plus de souplesse aux États membres pour introduire des réductions ou abattements qui reflètent les économies réelles de frais administratifs pour le traitement des usagers fréquents par rapport aux usagers occasionnels.

Amendement 55

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 10 – sous-point a

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

c bis) pour les voitures particulières dont l'usage est nécessaire pour se rendre quotidiennement sur un lieu de travail, notamment en périphérie des grandes agglomérations, ces abattements ou réductions peuvent exceptionnellement être portés jusqu'à 50 % ;

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à renforcer l'acceptabilité sociale des dispositifs de péage, notamment en matière d'inclusion sociale et de cohésion territoriale.

Amendement 56

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 10 – point a bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 2 bis (nouveau)

le paragraphe suivant est inséré :

2 bis. Les États membres ou les autorités compétentes peuvent introduire une exonération forfaitaire kilométrique sur un tronçon routier spécifique qui est stratégique pour le développement économique des régions périphériques, à condition que :

- a) l'exonération forfaitaire kilométrique s'applique à tous les véhicules de la catégorie de véhicule visée ;***
- b) l'exonération forfaitaire kilométrique est appliquée sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de l'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport ;***

c) la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, rendue publique et accessible aux usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage ;

Cette mesure ne s'applique pas aux systèmes de péage visés à l'article 7 sexies, paragraphe 3.

Or. fr

Justification

Cet amendement vise à introduire et sécuriser le principe juridique d'une exonération forfaitaire kilométrique sur un tronçon routier spécifique afin de donner plus de souplesse et de flexibilité pour différencier l'application des systèmes de péage selon les territoires et de prendre en compte la situation des régions périphériques.

Amendement 57

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 13 – sous-point a

Directive 1999/62/CE

Article 7 duodecies

Texte proposé par la Commission

a) *au point a), la référence à «l'article 7, paragraphe 7,» est remplacée par une référence à «l'article 7 bis»;*

Amendement

a) *L'article 8 bis est remplacé par le texte suivant*

Article 8a

Monitoring and reporting

1. Chaque État membre désigne une autorité indépendante de supervision des redevances d'infrastructures chargée d'assurer le respect de la présente directive.

2. L'autorité de supervision assure un contrôle économique et financier des contrats de concessions afin notamment de s'assurer du respect des dispositions de l'article 7 ter ;

3. Les États membres informent la

Justification

Cet amendement vise à garantir dans chaque État membre la transparence du système et la bonne application de la présente Directive. Dans plusieurs États une telle autorité indépendante existe déjà mais il convient d'étendre cette obligation à tous les États membres dès lors que les systèmes de péage deviendront la norme après la sortie progressive des droits d'usage.

Amendement 58

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 14 – point a bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Article 9 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

2. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure sont destinées à l'entretien et à la maintenance des réseaux routiers, à l'amélioration de la sécurité routière ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble.

Les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, sont utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin :

- a) d'atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier ;*
- b) de financer des modes de transport durables*
- c) d'améliorer les performances des*

véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie ;

d) de développer les infrastructures pour les carburants alternatifs conformément à la directive 2014/94/UE ;

e) de soutenir les modes de transports collectifs ;

f) d'optimiser la logistique pour réduire l'impact environnemental des transports ;

3. Les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes sont utilisées sur le territoire du tronçon routier sur lequel les redevances sont appliquées.

Or. fr

Justification

Il convient de garantir un fléchage des recettes des redevances d'infrastructure vers l'entretien des réseaux routiers et l'optimisation du système de transport dans son ensemble et de flécher les redevances pour coûts externes vers la transition vers une mobilité à faible émission.

Amendement 59

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 14 – point b bis (nouveau) Directive 1999/62/CE

Article 9 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) le paragraphe suivant est inséré :

4. L'utilisation et la destination des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes doivent être transparentes et claires pour les usagers de la route.

Le gestionnaire de l'infrastructure ou l'autorité compétente prévoit des panneaux d'affichage de taille significative à des emplacements visibles,

tels que des voies d'accès à l'infrastructure concernée, afin de fournir aux usagers de la route des informations adéquates.

Le panneau d'affichage doit contenir :

- a) des informations claires sur les péages totaux et les redevances sur les coûts externes perçues annuellement sur l'infrastructure ;*
- b) des informations sur les recettes provenant des infrastructures et des redevances sur les coûts externes investies dans l'amélioration des routes, ou les autres infrastructures et services de transport ;*
- c) des informations sur les résultats annuels des investissements en termes de réduction de la congestion et de réduction des émissions par kilomètre d'infrastructure ;*

Les informations fournies devraient être mises à jour au moins chaque année.

Or. fr

Amendement 60

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 2 – point j (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- j) une évaluation de l'état des lieux des infrastructures disponibles en matière de parking sûrs et sécurisés disposant des installations appropriées pour satisfaire aux obligations prévues dans le règlement (UE) n°561/2006.*

Or. fr

Amendement 61

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 18

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission présente un rapport sur l'évolution de la part de marché des véhicules zéro émission et révisé en conséquence, si nécessaire, le taux de réduction appliqué aux véhicules zéro émission par voie d'acte délégué conformément à l'article 9e.

Or. fr

Amendement 62

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point b – i – tiret 1

Directive 1999/62/CE

Annexe III – section 2 – point 2.1 – tiret 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

— La part des coûts imputable aux véhicules utilitaires lourds est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que représenteront les véhicules ***utilitaires lourds*** empruntant le réseau et des coûts associés. Les véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 [*].

— La part des coûts imputable aux véhicules utilitaires lourds ***et aux véhicules légers*** est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que représenteront les ***différents*** véhicules empruntant le réseau et des coûts associés. Les véhicules-kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires lourds peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 [*].

Or. fr

Amendement 63

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point b – i – tiret 2

Directive 1999/62/CE

Annexe III – section 2 – point 2.2 – tiret 2

Texte proposé par la Commission

— De tels coûts sont répartis entre les véhicules utilitaires lourds et les autres véhicules sur la base des parts de véhicules kilomètres réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4.;

Amendement

— De tels coûts sont répartis entre les véhicules utilitaires lourds et les autres véhicules *légers* sur la base des parts de véhicules kilomètres réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4. ;

Or. fr

Amendement 64

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point c

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – point 1

Texte proposé par la Commission

Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes.

Amendement

Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes *conformément à l'article 7quater, paragraphe 5.*

Or. fr

Justification

Amendement de mise en cohérence des annexes avec le corps du texte

Amendement 65

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsqu'un État membre envisage de percevoir une redevance pour coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau routier composé de sa part du réseau transeuropéen et de ses autoroutes, la ou les parties sont choisies après une analyse permettant d'établir que:

supprimé

- l'utilisation de véhicules sur les axes sur lesquels la redevance pour coûts externes est prélevée cause des dommages à l'environnement plus importants que ceux générés en moyenne, évalués d'après les rapports sur la qualité de l'air, les inventaires nationaux des émissions, les volumes de trafic et, pour ce qui est du bruit, conformément à la directive 2002/49/CE, ou

- la perception d'une redevance pour coûts externes sur d'autres parties dudit réseau routier pourrait avoir des incidences négatives sur l'environnement ou la sécurité routière, ou que la perception et le recouvrement d'une telle redevance sur ces autres parties entraîneraient des coûts disproportionnés.

Or. fr

Justification

Amendement de mise en cohérence des annexes avec le corps du texte

Amendement 66

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point c

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – point 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs de référence figurant à l'annexe III ter, il notifie à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle la redevance pour coûts externes varie. Ils indiquent également à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées [ci-après dénommés «axes suburbains (autoroutes comprises)»] et celle des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes moins élevées [ci-après dénommés «axes interurbains (autoroutes comprises)»].

supprimé

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à simplifier l'introduction des redevances pour coûts externes et à éviter un alourdissement excessif des procédures pour la mise en place de ces redevances.

Amendement 67

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point c

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – point 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le cas échéant, ils notifient également à la Commission les heures exactes qui correspondent à la période nocturne pendant laquelle une redevance pour coûts externes liés au bruit plus élevée peut être perçue pour tenir compte d'une augmentation des nuisances sonores.

supprimé

Or. fr

Justification

Amendement qui vise à simplifier l'introduction des redevances pour coûts externes et à éviter un alourdissement excessif des procédures pour la mise en place de ces redevances.

Amendement 68

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – titre A

Texte proposé par la Commission

VALEURS DE RÉFÉRENCE DE LA
REDEVANCE POUR COÛTS
EXTERNES

Amendement

A. VALEURS DE RÉFÉRENCE DE LA
REDEVANCE POUR COÛTS
EXTERNES

Or. fr

Amendement 69

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les valeurs des tableaux 1 *et* 2 peuvent être multipliées par 2 au maximum dans les régions montagneuses et autour des agglomérations, dans la mesure où la moindre dispersion, la pente de la route, l'altitude ou les inversions de température le justifient.

Amendement

Les valeurs des tableaux 1, 2, 3 *et* 4 peuvent être multipliées par 2 au maximum dans les régions montagneuses et autour des agglomérations, dans la mesure où la moindre dispersion, la pente de la route, l'altitude ou les inversions de température le justifient.

Or. fr

Amendement 70

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – tableau 3 (nouveau)

Amendement

Tableau 3 : valeurs de référence de la redevance pour coûts externes pour les voitures (€ct/vkm) :

Véhicule	Moteur	Classification EURO	Périurbain	Interurbain	
Voiture diesel	< 1,4 l	Euro 2	1,9	0,9	
		Euro 3	1,6	0,9	
		Euro 4	1,3	0,7	
		Euro 5	0,9	0,5	
		Euro 6	0,6	0,3	
		Euro 0	3,6	1,0	
	1,4-2,0l	Euro 1	1,9	0,9	
		Euro 2	1,8	0,8	
		Euro 3	1,7	0,9	
		Euro 4	1,4	0,7	
		Euro 5	0,9	0,5	
		Euro 6	0,6	0,3	
		Euro 0	3,9	1,3	
		Euro 1	1,9	0,9	
		Euro 2	1,8	0,9	
		Euro 3	1,7	0,9	
		Euro 4	1,4	0,7	
		Euro 5	0,9	0,5	
Voiture essence	< 1,4 l	Euro 0	3,7	2,4	
		Euro 1	1,0	0,4	
		Euro 2	0,7	0,3	
		Euro 3	0,5	0,2	
		Euro 4	0,5	0,2	
		Euro 5	0,5	0,2	
	1,4-2,0l	Euro 6	0,5	0,2	
		Euro 0	3,9	3,0	
		Euro 1	1,1	0,4	
		Euro 2	0,7	0,3	
		Euro 3	0,5	0,2	
		Euro 4	0,5	0,2	
		Euro 5	0,4	0,2	
		Euro 6	0,4	0,2	
		Euro 0	4,0	3,0	
		Euro 1	1,0	0,4	
		> 2,0l			

		Euro 2	0,5	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,4	0,2
		Euro 6	0,4	0,2

Or. xm

Justification

Pour définir les valeurs de référence pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, il a été utilisé la même méthodologie que celle utilisée par la Commission pour définir les valeurs de référence des redevances pour coûts externes pour les véhicules lourds : les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore ont été ajoutées à celles pour la pollution atmosphérique pour chaque classe de véhicule, en tenant compte de l'évolution des prix. Suivant la méthodologie de la Commission, les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore et pour la pollution atmosphérique retenues sont celles définies dans le « Handbook on External Costs of Transport » (2014) ;

Amendement 71

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – tableau 4 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Tableau 4 : valeurs de référence de la redevance pour coûts externes pour les véhicules utilitaires légers (€/vkm):

Véhicule	Classification EURO	Périurbain	Interurbain
VUL essence	Euro 1	2,4	0,7
	Euro 2	1,9	0,4
	Euro 3	1,8	0,4
	Euro 4	1,7	0,3
	Euro 5	1,6	0,3
	Euro 6	1,6	0,3
VUL diesel	Euro 1	4,0	1,7
	Euro 2	4,1	1,7
	Euro 3	3,5	1,3

	Euro 4	3,0	1,1
	Euro 5	2,2	0,8
	Euro 6	1,9	0,5

Or. xm

Justification

Pour définir les valeurs de référence pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, il a été utilisé la même méthodologie que celle utilisée par la Commission pour définir les valeurs de référence des redevances pour coûts externes pour les véhicules lourds : les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore ont été ajoutées à celles pour la pollution atmosphérique pour chaque classe de véhicule, en tenant compte de l'évolution des prix. Suivant la méthodologie de la Commission, les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore et pour la pollution atmosphérique retenues sont celles définies dans le « Handbook on External Costs of Transport » (2014);

Amendement 72

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d bis (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – section B (nouvelle) – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) à l'Annexe III ter section B est ajouté comme suit:

B. Valeur de référence pour la redevance pour coût externe pour accident

:

Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes pour accident ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable pour accident dû au trafic en appliquant les formules suivantes :

Or. xm

Amendement 73

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d ter (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – section B (nouvelle) – formule

Texte proposé par la Commission

Amendement

d ter) le texte suivant est ajouté:

$$MC_i^v = r_i^v (a + b + c) (1 + E_i^v) - \theta^v r_i^v (a + b)$$

with

$$r_i^v = \frac{x_i^v}{Q_i^v}$$

and

$$E_i^v = \frac{\partial r_i^v}{\partial Q_i^v} \frac{Q_i^v}{r_i^v}$$

CMVI = coût marginal d'un accident

r_i^v = représente le risque d'accident pour chaque type de véhicule (v) et chaque type de route (i), calculé en divisant le nombre de cas de dommages corporels (morts ou blessures) par le nombre de véhicule-kilomètre;

E_i^v = l'élasticité du risque qui quantifie le changement, exprimé en pour cent, dans le risque

d'accident en réponse à 1 % d'augmentation du volume de la circulation (mesuré en vkm).

q^v = la part des coûts de l'accident qui est interne pour chaque catégorie de véhicule;

(a+b+c) = les coûts sociaux moyens de l'accident, (a) représentant le coût de la mort ou de la blessure de la personne exposée et b) représentant le coût pour la famille et les amis de la personne exposée. Le paramètre (c) représente les coûts pour le reste de la société. Il inclut divers coûts économiques directs et indirects et est, selon les estimations, de l'ordre de 10 % de la valeur d'une vie statistique pour un décès ou une blessure grave ou légère.

Or. xm

Amendement 74

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d quater (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – section B (nouvelle) – tableau 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

d quater) le texte suivant est ajouté:

Tableau 3: La part des coûts de l'accident qui est interne pour chaque catégorie de véhicule	
Voitures	0,76
VUL	0,22
Bus	0,16
Motocycles	0,8

Or. en

Amendement 75

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d quinquies (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – section B (nouvelle) – tableau 4 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d quinquies) le texte suivant est ajouté:

Tableau 4: Coûts sociaux moyens d'un accident dans l'UE			
Pays	Mort	Blessure grave	Blessure légère
Moyenne de l'UE	1 870 000	243 100	18 700

Or. en

Amendement 76

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point d sexies (nouveau)

Directive 1999/62/CE

Annexe III ter – section B (nouvelle) – tableau 5 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d sexies) le texte suivant est ajouté:

Voiture			Poids lourd			Motocycle		
Aut o- rout e	Aut re rout e non urb aine	Rou te urb aine	Aut o- rou te	Autr e rout e non urba ine	Rou te urb aine	Aut o- rout e	Autr e rout e non urb aine	Rou te urb aine
0,1	0,2	0,3	1,2	0,8	1,1	0,2	0,5	1,9

Or. en

Amendement 77

Proposition de directive

Annexe I – point 1 – sous-point e – point 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis) à l'annexe IV, le paragraphe suivant est inséré:

Pour tous les véhicules à moteur utilisant du carburant de substitution le poids maximal autorisé est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne.

Or. fr

Justification

Cet amendement vise à aligner les dispositions de la présente Directive avec la Directive (EU) 2015/719 modifiant la directive 96/53/CE sur les dimensions maximales autorisées afin de garantir que tous les véhicules lourds bénéficient du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution avec un maximum d'une tonne.

Amendement 78

Proposition de directive

Annexe I – point 2 Directive 1999/62/CE Annexe V – section 1 – sous-point c) – tableau 2 – colonne 2 – ligne 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

Autobus et autocars	Autobus et autocars
2,5	1,5

Or. fr

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Situation actuelle

La directive 1999/68/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures visait essentiellement à éliminer les distorsions de concurrence entre les entreprises de transport afin d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et le principe de libre circulation des marchandises.

La révision de la directive 1999/68/CE en 2011 a permis de prendre en compte les externalités négatives dans la modulation des redevances et d'intégrer la possibilité de mettre en place des redevances pour coûts externes. Pour autant, la directive de 2011 n'a pas contribué pleinement aux objectifs du Livre Blanc des transports pour la pleine application des principes pollueur-payeur et utilisateur-payeur sur le réseau routier transeuropéen. Aujourd'hui, seulement près de 25 % du réseau routier transeuropéen global est couvert par des redevances basées sur la distance pour les poids lourds.

2. Propositions de la Commission

- Inclusion de tous les véhicules lourds dans le champ d'application : à partir de 2020, les systèmes de péage existants et nouveaux qui s'appliquent aux poids lourds devront également s'appliquer aux bus et aux autocars. Par ailleurs, il ne sera plus possible d'exonérer les moins de 12 tonnes des systèmes de péages. Cette mesure vise à limiter les distorsions de concurrence entre les véhicules lourds et à ne pas faire porter la charge des redevances aux seuls poids lourds de plus de 12 tonnes ;
- La Commission propose d'élargir certaines dispositions de la directive aux véhicules légers, notamment en matière de modulation des redevances d'infrastructure.
- Interdiction des vignettes pour les véhicules lourds à partir de 2024 et à partir de 2028 pour les véhicules légers afin de mieux appliquer le principe utilisateurs-payeurs.
- Possibilité de mettre en place des redevances pour congestion ;
- Modulation des redevances d'infrastructure en fonction des émissions de CO₂ pour les poids lourds à partir de 2021 et en fonction des émissions de CO₂ et des normes EURO pour les véhicules légers ;
- Réduction de 75% des redevances d'infrastructure pour les véhicules « zéro émission » ;
- Obligation de mettre en place des redevances pour coûts-externes sur certains axes routiers où les dommages environnementaux provoqués par les poids lourds sont plus importants que la moyenne.
- Les propositions de la Commission visent également à renforcer la transparence des systèmes de péage et le suivi de l'utilisation des revenus ;

3. Propositions de votre Rapporteuse

La proposition de la Commission contient plusieurs mesures qui vont dans le sens des objectifs du Livre Blanc des transports pour aller vers la pleine application des principes utilisateurs-payeurs et pollueurs-payeurs. À ce titre, votre rapporteure est d'avis que le Parlement européen doit maintenir le niveau d'ambition de la proposition de la Commission.

Votre rapporteure considère également que la proposition de la Commission devrait être

améliorée et renforcée sur plusieurs points clés. Dans cette perspective, le rapport présente plusieurs amendements sur des éléments essentiels du texte qui s'articulent autour de cinq grands enjeux :

- a) Élimination des discriminations entre les différents usagers de la route et application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur à tous les véhicules;
 - Pour répondre à cet objectif, votre rapporteure propose d'appliquer, après la fin des systèmes de vignette, des péages sans discrimination des véhicules afin que tous les usagers de la route participent aux redevances d'infrastructure et aux redevances pour coûts externes.
 - Afin de clarifier la proposition de la Commission sur les coûts externes, il y a lieu d'introduire une redevance pour coûts externes sur les réseaux couverts par une redevance d'infrastructure.
 - L'application des principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur pour tous les véhicules contribuera à l'élimination des discriminations entre les différents usagers de la route ;
- b) Élimination des distorsions de concurrence dans le transport routier et entre les modes de transport :
 - Pour répondre à cet objectif, votre rapporteure propose de ne pas uniquement interdire les vignettes mais de les remplacer par des systèmes fondés sur la distance. L'objectif étant de garantir que les réseaux routiers du RTE-T qui étaient couverts par une vignette soient bien couverts par une redevance afin notamment d'éviter une distorsion de concurrence avec d'autres modes de transport.
 - Pour éliminer les distorsions de concurrence, il est proposé d'aligner les dispositions applicables aux camionnettes opérant un transport de marchandise sur celles applicables aux poids lourds.
- c) La lutte contre la dégradation continue des réseaux routiers en Europe ;
 - Les dépenses publiques consacrées à l'entretien des routes ont diminué dans l'UE d'environ 30 % entre 2006 et 2013. C'est un enjeu de sécurité routière. Pour répondre à ce défi, votre rapporteure propose un fléchage des redevances d'infrastructure vers l'entretien et l'amélioration des infrastructures routières ainsi que l'amélioration du système des transports.
- d) L'accélération de la transition vers une mobilité propre ;
 - Votre rapporteure propose que les revenus des redevances pour coûts externes soient utilisés pour financer la transition vers une mobilité à faible émission.
 - Votre rapporteure propose également de faciliter l'application des systèmes de majorations pour financer des projets du réseau transeuropéen de transport ;
- e) L'acceptabilité et la transparence des systèmes de péage :
 - Votre rapporteur considère que le fléchage des recettes contribue à l'acceptabilité des systèmes de péage. Dans cette perspective, votre rapporteure propose que les recettes des redevances soient utilisées sur le territoire du tronçon routier sur lequel les redevances sont appliquées.
 - Pour prendre en compte la spécificité de certains territoires, votre rapporteure propose d'introduire la possibilité d'appliquer une exonération forfaitaire kilométrique sur un

tronçon routier spécifique afin de donner plus de souplesse et de flexibilité pour prendre en compte la situation des régions périphériques.

- Pour garantir l'inclusion sociale et la cohésion territoriale, votre rapporteur propose d'augmenter les niveaux abattements prévus pour les usagers fréquents, en particulier en périphérie des grandes agglomérations ;
- Votre rapporteur considère que les réseaux routiers couverts par une redevance d'infrastructure doivent offrir un haut niveau de sécurité routière ainsi que toutes les infrastructures nécessaires, tel que les parkings sûrs et sécurisés, pour se conformer aux obligations prévues par le règlement sur les temps de repos et de conduite des chauffeurs routiers.
- Pour garantir la transparence des systèmes de péages, notamment en matière de calcul des tarifs des redevances et d'allocation des recettes, votre rapporteur propose d'établir dans chaque États membre une autorité indépendante de supervision des systèmes de péage et de garantir un niveau d'information élevé à tous les usagers sur l'utilisation des recettes.
- Votre rapporteur amende la proposition de la Commission sur les redevances pour congestion afin de ne pas pénaliser outre mesure les bus et en particulier les transports collectifs.

ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION AU RAPPORTEUR

La liste suivante est établie sur une base purement volontaire, sous la responsabilité exclusive de la rapporteure. La rapporteure a reçu des contributions des entités ou personnes suivantes pour l'élaboration du projet de rapport:

ENTITÉ OU PERSONNE
AEGPL EUROPE
ALBERTIS
ALBERTO MAZZO RAPPORTEUR DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN
ASFINAG- BUREAU DE LIAISON DE BRUXELLES
ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE
BORNE ÉLISABETH MINISTRE DES TRANSPORTS DE FRANCE
CLECAT
COMITÉ D'ORIENTATION DES ASSISES DE LA MOBILITÉ
COMITÉ POUR LA TRANSALPINE
CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES ET MARITIMES (CRPM)
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES DIRECTEURS DE ROUTES
CONFÉRENCE EUROPÉENNE DU RAIL (CER)
DEUTSCHE BAHN

EL KHADRAOUI SAÏD - CENTRE EUROPÉEN DE STRATÉGIE POLITIQUE
PLATEFORME E-MOBILITY
EURELECTRIC
ASSOCIATION EUROPÉENNE DES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES ET D'OUVRAGES À PÉAGE (ASECAP)
ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS D'AUTOMOBILES – ACEA
EUROPEAN EXPRESS ASSOCIATION (EEA)
ASSOCIATION EUROPÉENNE DES OPÉRATEURS DE FRET FERROVIAIRE
CONSEIL DES CHARGEURS EUROPÉENS (ESC)
FÉDÉRATION ROUTIÈRE DE L'UNION EUROPÉENNE (ERF)
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
HISTORIC VEHICLE GROUP
IMONITRAF
UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU)
LAHELLEC GERARD, VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION BRETAGNE EN CHARGE DES TRANSPORTS
MICHELIN
MISSION DE LA NORVÈGE AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE

MOSKOVSKI IVAYLO, MINISTRE BULGARE DES TRANSPORTS
PICHEREAU DAMIEN - DÉPUTÉ À L'ASSEMBLÉE NATIONALE
ÖBB-HOLDING AG (CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX AUTRICHIENS)
SHV ENERGY
SIEMENS
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)
TDIE
TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT
VAN ESSEN HUIB CE DEFLT
VINCI CONCESSION
ŽAGAR IVAN RAPPORTEUR COMITÉ DES RÉGIONS