Parlement européen
2014-2019

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

2017/0114(COD)

28.3.2018

AVIS

de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

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))

Rapporteur pour avis (*): Seb Dance

(*) Commission associée – article 54 du règlement intérieur

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La directive 1999/62/CE fournit le cadre juridique concernant la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certains axes routiers. Elle n'oblige pas les États membres à imposer des redevances d'infrastructure, mais fixe les exigences minimales applicables à la perception d'une telle redevance.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), le transport routier est la première source d'émission de gaz à effet de serre (GES) dans l'Union. Les transports sont responsables de 23 % des émissions totales de CO_2 dans l'Union dont 72 % sont dues au transport routier. La majorité de ces émissions (plus de 60 %) sont produites par les voitures particulières mais la proportion de celles produites par les poids lourds est en augmentation. Si la tendance actuelle se poursuit, la réduction des émissions du secteur des transports routiers ne suffira pas pour réaliser les objectifs climatiques fixés pour 2030 et 2050.

Les émissions de polluants atmosphériques générées par les transports routiers coûtent très cher à la société. D'après l'AEE, la pollution atmosphérique serait à l'origine de quelque 500 000 décès prématurés chaque année dans l'Union, les émissions issues du transport routier étant les principales responsables.

Compte tenu de la demande croissante de transport, la congestion est un problème de plus en plus important, qui entraîne des coûts économiques, sociaux et environnementaux considérables, dus notamment aux retards, aux déchets de combustibles et aux émissions supplémentaires de CO_2 et de polluants, qui représentent au total 1 à 2 % du PIB de l'Union. Bien que la directive actuelle permette de fixer une redevance pour les coûts externes dans le secteur des transports routiers, cette disposition n'a pratiquement jamais été utilisée.

Dans son livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», la Commission a fixé 2020 comme date limite pour «parvenir à l'internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires (y compris des coûts liés au bruit, à la pollution locale et aux encombrements, outre la récupération obligatoire des coûts d'usure)». Si les tendances actuelles se confirment, l'Union est très loin d'avoir atteint cet objectif.

De manière générale, le rapporteur accueille favorablement l'objectif poursuivi par la proposition de la Commission qui est de promouvoir la durabilité financière et environnementale du transport routier par une application plus large des principes d'utilisateur-payeur et de pollueur-payeur. Mon avis vise à garantir qu'une tarification routière efficace et équitable puisse contribuer aux efforts de l'Union pour réduire les émissions de CO_2 et de polluants par une application plus efficace du principe du pollueur-payeur et l'accélération de la transition vers une mobilité propre et sans émissions.

Champ d'application

La directive actuelle ne concerne que les poids lourds, mais la Commission propose d'étendre le cadre juridique applicable à l'ensemble des véhicules utilitaires lourds (autobus et autocars) et des véhicules utilitaires légers (voitures particulières et camionnettes). Le rapporteur est favorable à cette extension du champ d'application. Les redevances routières imposées aux

autobus, autocars, voitures et camionnettes sont insuffisantes au regard de l'activité de transport que ces véhicules représentent alors même qu'ils sont en grande partie responsables de l'usure de l'infrastructure (et d'autres coûts externes).

Afin de favoriser l'introduction d'une tarification équitable et efficace, le rapporteur propose de distinguer les véhicules particuliers des camionnettes destinées au transport de marchandises, de sorte que les péages pour les véhicules utilitaires lourds à partir de 3,5 tonnes s'appliquent également aux grandes camionnettes utilisées pour le transport. L'utilisation des camionnettes est de plus en plus courante pour le transport de marchandises et permet de contourner les règles applicables aux véhicules utilitaires lourds.

Redevances d'infrastructure: tarification fondée sur la distance ou sur la durée

Le rapporteur se félicite de la proposition visant à supprimer progressivement la tarification fondée sur la durée (vignette) car elle ne reflète pas l'utilisation réelle et incite les conducteurs à conduire davantage pendant la période concernée. La tarification fondée sur la distance en revanche est proportionnelle à l'utilisation qui est faite de la route et constitue une meilleure application du principe du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur.

Le rapporteur propose d'avancer les dates de suppression progressive de la vignette pour les véhicules utilitaires lourds, y compris les camionnettes de transport de marchandises, et pour les véhicules utilitaires légers, dans la mesure où cela permettra d'accélérer l'internalisation des coûts externes du transport routier et de renforcer l'application du principe du pollueur-payeur.

Coûts externes

Le transport routier est à l'origine d'importants coûts externes liés au changement climatique et à la pollution atmosphérique et sonore. À l'heure actuelle, ces coûts ne sont que partiellement pris en charge par le secteur. Si le rapporteur se félicite de la proposition de la Commission d'étendre la tarification des coûts externes obligatoire pour les véhicules utilitaires lourds sur les parties les plus polluées du réseau routier, cela n'est pas suffisant pour réaliser l'objectif déclaré d'internalisation obligatoire des coûts externes du transport routier.

Le rapporteur propose par conséquent de rendre obligatoire l'application d'une redevance pour coûts externes liés à la pollution de l'air et aux nuisances sonores sur l'ensemble du réseau routier soumis à une redevance d'infrastructure. Afin de rendre la tarification plus efficace et de faciliter le passage à des véhicules moins polluants, les valeurs de référence visées à l'annexe III ter ont été changées en valeurs minimales contraignantes pour la perception de redevances correspondant au coût de la pollution atmosphérique et sonore.

Mobilité à émissions nulles

La tarification routière peut être un instrument d'action efficace pour stimuler la demande de véhicules à taux d'émissions nulles. Afin d'accélérer le passage à une mobilité à émissions nulles, le rapporteur propose de maintenir la réduction de 75 % pour les véhicules à émission nulle, et ce, indépendamment de l'entrée en vigueur de la mise en œuvre du règlement (UE) n° 595/2009.

Le rapporteur propose également de supprimer les quatre ans d'exonération de la redevance pour coûts externes pour les véhicules faisant partie des classes d'émissions EURO les plus

élevées. Ainsi, les véhicules EURO VI ne seraient plus exonérés et la suppression de l'exemption pour de futures classes EURO permettrait d'accélérer le déploiement des véhicules à émissions nulles.

Affectation des recettes

Les redevances routières génèrent des ressources permettant de financer l'entretien et le développement des infrastructures de transport, de réduire la pollution due au transport routier à la source et de faciliter la production et le déploiement des véhicules à émissions nulles.

AMENDEMENTS

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 bis) Dans ce livre blanc, la Commission a fixé la date limite de 2020 pour «parvenir à l'internalisation complète et obligatoire des coûts externes pour les transports routiers et ferroviaires (y compris des coûts liés au bruit, à la pollution locale et aux encombrements, outre la récupération obligatoire des coûts d'usure)».

Amendement 2

Proposition de directive
Considérant 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 ter) Le transport routier de marchandises et de personnes contribue au rejet dans l'atmosphère de divers polluants. Parmi ces polluants, qui nuisent très gravement à la santé humaine et affectent la qualité de l'air ambiant dans l'Union, figurent les particules fines ($PM_{2,5}$), le dioxyde d'azote

(NO_2) et l'ozone (O_3), lesquels ont respectivement causé, selon un rapport de 2017 de l'Agence européenne pour l'environnement, 399 000, 75 000 et 13 600 décès prématurés en 2014 sur le territoire de l'Union dus à une exposition prolongée.

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 quater) La congestion des routes est un problème de plus en plus important, qui entraîne des coûts économiques, sociaux et environnementaux considérables, et se solde notamment par des retards, des déchets de carburant et des émissions supplémentaires de CO_2 et de polluants.

Amendement 4

Proposition de directive
Considérant 1 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 quinquies) Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le bruit causé par la seule circulation routière est le deuxième facteur de stress environnemental en Europe, immédiatement après la pollution atmosphérique et cause au moins 9 000 décès prématurés par an du fait des maladies cardiaques qu'il entraîne.

Amendement 5

Proposition de directive
Considérant 1 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(1 sexies) D'après le rapport 2017 de l'Agence européenne pour l'environnement sur la qualité de l'air, le transport routier était, en 2015, le premier secteur responsable des émissions de NOx et le deuxième responsable de la pollution due au noir de fumée.

Amendement 6

Proposition de directive
Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 bis) Afin d'assurer la proportionnalité des droits d'usage, il importe de faire la distinction entre les véhicules utilitaires légers, destinés au transport de personnes, et les fourgonnettes, utilisées pour le transport de marchandises, conformément aux règlements (CE) n° 1071/2009[1 bis], (CE) n° 1072/2009[1 ter] et (CE) n° 165/2014[1 quater] du Parlement européen et du Conseil.
	[1 bis] Règlement (CE) nº 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 ter] Règlement (CE) nº 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) nº165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le

règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 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).

Amendement 7

Proposition de directive
Considérant 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	***(3 ter) Les camionnettes sont de plus en plus utilisées pour contourner la réglementation sociale et commerciale sur les camions. La présente directive devrait permettre de garantir que les pays appliquent les péages sur les camionnettes utilisées aux fins du transport professionnel de marchandises.*.**

Amendement 8

Proposition de directive
Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(4 bis) Les redevances fondées sur la durée encouragent les conducteurs à rouler davantage durant la période de validité de la vignette, ce qui constitue une interprétation erronée du principe du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur.

Amendement 9

Proposition de directive
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Afin que les futurs systèmes de tarification routière soient acceptés par les usagers, il faudrait permettre aux États membres de mettre en place des systèmes adéquats pour la perception des redevances dans le cadre d'un ensemble plus vaste de services de mobilité. Ces systèmes devraient garantir une répartition équitable des coûts d'infrastructure et refléter le principe du «pollueur payeur». Tout État membre mettant en place un tel système devrait veiller à ce que celui-ci soit conforme aux dispositions de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil[16].	(5) Afin que les futurs systèmes de tarification routière soient acceptés par les usagers, il faudrait permettre aux États membres de mettre en place des systèmes adéquats pour la perception des redevances dans le cadre d'un ensemble plus vaste de services de mobilité. ***Lors de la mise en œuvre de ces redevances, les États membres devraient veiller à les faire accepter au niveau social, à tenir compte du contexte socio-économique afin de maintenir la compétitivité du secteur des transports, composé de nombreuses PME, et à privilégier la flexibilité pour les usagers de véhicules particuliers contraints d'utiliser régulièrement ces infrastructures.*** Ces systèmes devraient garantir une répartition équitable des coûts d'infrastructure et refléter le principe du «pollueur payeur». Tout État membre mettant en place un tel système devrait veiller à ce que celui-ci soit conforme aux dispositions de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil[16].
[16] Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124).	[16] Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 166 du 30.4.2004, p. 124).

Amendement 10

Proposition de directive
Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(5 bis) Il est particulièrement important pour les États membres de mettre en place un système de redevances juste ne pénalisant pas les usagers de véhicules particuliers qui, du fait qu'ils habitent en zone rurale ou dans des endroits isolés ou

	difficiles d'accès, sont contraints d'emprunter plus régulièrement les axes routiers soumis à redevance; Au titre de la politique de développement du territoire, les États membres devraient appliquer des abattements sur les redevances appliquées à ce type d'usager;

Amendement 11

Proposition de directive
Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(5 ter) Afin de faire accepter les futurs systèmes de tarification routière par les utilisateurs, les États membres devraient être encouragés à tenir compte du contexte socioéconomique lors de la mise en œuvre des mesures en questions pour les voitures particulières.

Amendement 12

Proposition de directive
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Conformément à la directive 1999/62/CE, une redevance pour coûts externes peut être imposée à un niveau proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule soumis à la redevance. Cette méthode s'est avérée être la manière la plus équitable et la plus efficace pour tenir compte des incidences négatives sur l'environnement et la santé dues à la pollution atmosphérique et au bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, ***et*** elle garantirait une contribution équitable des véhicules utilitaires lourds au respect des normes de qualité de l'air de l'UE[17] et à toute limite de bruit applicable ou tout objectif en la matière. Il y a donc lieu de faciliter l'application de telles	(7) Conformément à la directive 1999/62/CE, une redevance pour coûts externes peut être imposée à un niveau proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule soumis à la redevance. Cette méthode s'est avérée être la manière la plus équitable et la plus efficace pour tenir compte des incidences négatives sur l'environnement et la santé dues à la pollution atmosphérique et au bruit provoqués par les véhicules utilitaires lourds, elle garantirait une contribution équitable des véhicules utilitaires lourds au respect des normes de qualité de l'air de l'UE[17] et à toute limite de bruit applicable ou tout objectif en la matière ***et constituerait un encouragement à***

redevances.	***l'utilisation de véhicules propres***. Il y a donc lieu de faciliter l'application de telles redevances.
[17] Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).	[17] Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

Amendement 13

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(8) À cet effet, il convient de remplacer la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale par des valeurs ***minimales*** 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 14

Proposition de directive
Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 bis) Afin de contribuer à l'objectif énoncé par la Commission dans son livre blanc du 28 mars 2011 de procéder à l'internalisation complète et obligatoire des coûts externes, ces derniers devraient faire l'objet d'une taxation obligatoire sur la partie du réseau routier soumis aux redevances d'infrastructures.

Amendement 15

Proposition de directive
Considérant 8 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 ter) Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 bis, de la directive 1999/62/CE, les États membres devraient être autorisés à appliquer et à maintenir une taxation des coûts externes sur les parties du réseau non-couvertes par une redevance d'infrastructure.

Amendement 16

Proposition de directive
Considérant 8 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 quater) Le manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports de la direction générale de la Commission chargée des transports et de la mobilité devrait servir de base à la fixation de valeurs minimales pour l'internalisation des coûts externes.

Amendement 17

Proposition de directive
Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) La variation des redevances d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions EURO a contribué à l'utilisation de véhicules plus propres. Toutefois, étant donné le renouvellement des flottes de véhicules, la variation de ce type de redevances sur le réseau interurbain devrait devenir obsolète avant la fin de l'année 2020; il y a donc lieu de la supprimer progressivement avant cette	(9) La variation des redevances d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions EURO a contribué à l'utilisation de véhicules plus propres. Toutefois, étant donné le renouvellement des flottes de véhicules, la variation de ce type de redevances sur le réseau interurbain devrait devenir obsolète avant la fin de l'année 2020; il y a donc lieu de la supprimer progressivement avant cette

date. Au même moment, ***il conviendrait d'appliquer plus systématiquement*** la tarification des coûts externes, en tant que moyen ciblé de recouvrer les coûts externes dans les situations où cela importe le plus.	date. Au même moment, la tarification des coûts externes ***est à appliquer***, en tant que moyen ciblé de recouvrer les coûts externes dans les situations où cela importe le plus.

Amendement 18

Proposition de directive
Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficients, les États membres devraient appliquer des péages routiers et des droits d'usage significativement réduits à ces véhicules.	(12) Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules les plus propres et les plus efficients, ***notamment les véhicules à émission zéro, et de réduire leur écart de compétitivité avec des véhicules conventionnels,*** les États membres devraient appliquer ***au plus vite*** des péages routiers et des droits d'usage significativement réduits à ces véhicules. ***Afin d'accélérer la transition vers les véhicules les plus propres et les plus performants, il est nécessaire d'appliquer ces réductions indépendamment de l'entrée en vigueur de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil[1 bis].***
	[1 bis] Règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) nº 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

Amendement 19

Proposition de directive
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) La congestion des routes, à laquelle tous les véhicules à moteur contribuent dans des proportions différentes, représente un coût s'élevant à environ 1 % du PIB, une grande partie de celui-ci pouvant être attribuée à la congestion dans les zones interurbaines. Il y a donc lieu d'autoriser l'application d'une redevance de congestion spécifique, à condition qu'elle soit appliquée à toutes les catégories de véhicules. Pour qu'elle soit efficace et proportionnée, il convient de calculer cette redevance sur la base des coûts marginaux de la congestion et de la différencier en fonction de la localisation, de l'heure et de la catégorie du véhicule. Afin de maximiser l'effet bénéfique d'une redevance de congestion, les recettes correspondantes devraient être allouées à des projets ***visant à remédier aux sources du problème***.	(13) La congestion des routes, à laquelle tous les véhicules à moteur contribuent dans des proportions différentes, représente un coût s'élevant à environ 1 ***ou 2*** % du PIB, une grande partie de celui-ci pouvant être attribuée à la congestion dans les zones interurbaines ***et frontalières***. Il y a donc lieu d'autoriser l'application d'une redevance de congestion spécifique, ***sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 bis, de la directive 1999/62/CE, et*** à condition qu'elle soit appliquée à toutes les catégories de véhicules. Pour qu'elle soit efficace et proportionnée, il convient de calculer cette redevance sur la base des coûts marginaux de la congestion et de la différencier en fonction de la localisation, de l'heure et de la catégorie du véhicule. Afin de maximiser l'effet bénéfique d'une redevance de congestion, les recettes correspondantes devraient être allouées à des projets ***permettant de traiter le problème à la racine, tels que des projets d'infrastructures transfrontalières ou de report modal, et à favoriser le transfert du trafic vers des axes de transport alternatifs tout en développant autant que possible les moyens de transport public à faibles émissions. En cas d'instauration d'une nouvelle infrastructure de perception, il convient de veiller à ce que la méthode de perception des redevances de congestion ne contribue pas elle-même à l'apparition d'encombrements ou à leur multiplication.***

Amendement 20

Proposition de directive
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Les redevances de congestion devraient refléter, de manière proportionnée, les coûts réels imposés par chaque véhicule, de manière directe, aux autres usagers de la route et, de manière indirecte, à la société dans son ensemble. Afin d'éviter qu'elles n'entravent de manière disproportionnée la libre circulation des personnes et des biens, ces redevances devraient être limitées à des montants spécifiques reflétant les coûts marginaux de la congestion à des niveaux proches des limites de capacité, c'est-à-dire lorsque les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers.	(14) Les redevances de congestion devraient refléter, de manière proportionnée, les coûts réels imposés par chaque véhicule, de manière directe, aux autres usagers de la route et, de manière indirecte, à la société dans son ensemble. Afin d'éviter qu'elles n'entravent de manière disproportionnée la libre circulation des personnes et des biens, ***notamment en zones transfrontalières et urbaines,*** ces redevances devraient être limitées à des montants spécifiques reflétant les coûts marginaux de la congestion à des niveaux proches des limites de capacité, c'est-à-dire lorsque les volumes de trafic sont proches de la capacité des axes routiers.

Amendement 21

Proposition de directive
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(19) Les redevances routières ***génèrent*** des ressources ***permettant*** de ***financer*** l'entretien et ***le*** développement d'infrastructures de transport de grande qualité***, dont des infrastructures de transport alternatives, de réduire à la source la pollution due au transport routier et de faciliter la production et le déploiement de véhicules à émissions nulles.*** Les États membres ***devraient par conséquent réserver et*** utiliser les recettes provenant des redevances routières en conséquence et, à cette fin, ***rendre*** dûment compte de ***leur usage***. Cela devrait notamment ***permettre de mieux*** recenser les besoins de financement non couverts et ***d'accroître*** l'adhésion du public à la tarification routière ***fondée sur la distance***.

Amendement 22

Proposition de directive
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*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 2016[21]. 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	(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 ***et les camionnettes destinées au transport de marchandises***, sans rendre le système de tarification excessivement complexe, afin d'encourager l'utilisation des véhicules les plus ***propres et 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 ***minimales*** 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 ***ou des camionnettes destinées au transport de marchandises***, 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 2016[21]. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des

systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.	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.
_____	_____
JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.	JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Amendement 23

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 1 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les contrats de concession existants peuvent être exemptés des exigences de la présente directive jusqu'au renouvellement du contrat.

Amendement 24

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 2 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) les infrastructures nouvelles ou l'amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes;	a) les infrastructures nouvelles***, les nouvelles infrastructures alternatives contribuant au transfert modal*** ou l'amélioration des infrastructures nouvelles, y compris les réparations structurelles importantes;

Amendement 25

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2

Directive 1999/62/CE
Article 2 – alinéa 1 – 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 échéant, une redevance de congestion ***ou une redevance pour coûts externes ou les deux***;	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 ***une redevance pour coûts externes ainsi que***, le cas échéant, une redevance de congestion;

Amendement 26

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7) «redevance d'infrastructure», une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures supportés dans un État membre;	7) «redevance d'infrastructure», une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures ***et d'assurer le financement croisé de nouveaux projets d'infrastructures de transport alternatif,*** supportés dans un État membre;

Amendement 27

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
11) «coût de la pollution atmosphérique due au trafic», le coût des dommages causés par le rejet de particules et de	11) «coût de la pollution atmosphérique due au trafic», le coût des dommages causés ***à la santé humaine et à***

précurseurs d'ozone tels que l'oxyde d'azote et les composés organiques volatils, lors de l'utilisation d'un véhicule;	***l'environnement*** par le rejet de particules et de précurseurs d'ozone tels que l'oxyde d'azote et les composés organiques volatils, lors de l'utilisation d'un véhicule;

Amendement 28

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
12) «coût de la pollution sonore due au trafic», le coût des dommages causés par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route;	12) «coût de la pollution sonore due au trafic», le coût des dommages causés ***à la santé humaine et à l'environnement*** par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route;

Amendement 29

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
19) «véhicule utilitaire léger»**,** une voiture particulière, un minibus ou une camionnette;	19) «véhicule utilitaire léger»***:*** une voiture particulière, un minibus***, une camionnette*** ou une camionnette ***destinée au transport de marchandises***;

Amendement 30

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
22) «camionnette», un véhicule ***destiné au transport de marchandises*** ayant une masse maximale autorisée ne dépassant pas	22) «camionnette», un véhicule ayant une masse maximale autorisée ne

3,5 tonnes;	dépassant pas 3,5 tonnes;

Amendement 31

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	22 bis) «camionnette destinée au transport de marchandises», un véhicule de catégorie N 1, classe III, conformément au règlement CE n° 715/2007[1 bis];
	_____
	[1 bis] Règlement (CE) nº 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).

Amendement 32

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2 (nouveau)
Directive 1999/62/CE
Article 2 – paragraphe 1 – point 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	23 bis) «fonctionnement à zéro émission», le fonctionnement d'un véhicule hybride lorsqu'il fonctionne sans émission de gaz d'échappement sur le réseau routier soumis à une redevance d'infrastructure;

Amendement 33

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 2
Directive 1999/62/CE
Article 2 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) les coûts des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures peuvent comprendre toutes les dépenses spécifiques d'infrastructure visant à réduire les nuisances sonores ou à améliorer la sécurité routière ainsi que les paiements effectifs réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure correspondant aux éléments environnementaux objectifs tels que, par exemple, la protection contre la contamination des sols.	b) les coûts des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures peuvent comprendre toutes les dépenses spécifiques d'infrastructure visant à réduire les nuisances sonores***, la pollution atmosphérique*** ou à améliorer la sécurité routière ainsi que les paiements effectifs réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure correspondant aux éléments environnementaux objectifs tels que, par exemple, la protection contre la contamination des sols.

Amendement 34

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 3
Directive 1999/62/CE
Article 7 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6) Sans préjudice du paragraphe 9, à partir du 1er janvier 2018, les États membres n'introduisent pas de droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds. Les droits d'usage introduits avant cette date peuvent être maintenus jusqu'au 31 décembre ***2023***.	6) Sans préjudice du paragraphe 9, à partir du 1er janvier 2018, les États membres n'introduisent pas de droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds. Les droits d'usage introduits avant cette date peuvent être maintenus jusqu'au 31 décembre ***2021***.

Justification

Rien ne s'oppose techniquement à ce que les États membres commencent plus tôt à supprimer progressivement les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds.

Amendement 35

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 3
Directive 1999/62/CE
Article 7 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
9. À partir du 1er janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s'appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds.	9. À partir du 1er janvier 2020, les péages et droits d'usage appliqués aux véhicules utilitaires lourds s'appliquent à tous les véhicules utilitaires lourds ***et à toutes les camionnettes destinées au transport de marchandises équipés d'un tachygraphe conformément au règlement (UE) no 165/2014***.

Amendement 36

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 3
Directive 1999/62/CE
Article 7 – paragraphe 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
10. 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.	10. ***Jusqu'au 31 décembre 2015,*** 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.

Justification

Suppression progressive des systèmes de vignette pour tous les véhicules d'ici au 31 décembre 2025

Amendement 37

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 5
Directive 1999/62/CE
Article 7 quater – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres ***peuvent maintenir*** ou ***introduire*** une redevance pour coûts externes, liée à la pollution atmosphérique due au trafic ou à la pollution sonore due au trafic ou aux deux.	1. Les États membres ***maintiennent*** ou ***introduisent*** une redevance pour coûts externes, liée à la pollution atmosphérique due au trafic ou à la pollution sonore due au trafic ou aux deux***, pour toutes les catégories de véhicules***.
Pour les véhicules utilitaires lourds, 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.	***La*** redevance pour coûts externes varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes visées à l'annexe III bis, elle ***est par ailleurs au moins égale aux valeurs minimales*** fixées à l'annexe III ter.

Amendement 38

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 5
Directive 1999/62/CE
Article 7 quater – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. À partir du 1er janvier 2022, les États membres qui perçoivent des péages appliquent une redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique et sonore due au trafic aux camionnettes et aux véhicules lourds destinés au transport de marchandises sur toutes les parties du réseau routier soumises à une redevance d'infrastructure.

Amendement 39

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 5
Directive 1999/62/CE
Article 7 quater – paragraphe 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 ter. À partir du 1er janvier 2025, les

	États membres appliquent ou maintiennent la redevance pour coûts externes, liés à la pollution atmosphérique due au trafic et de la pollution sonore à l'ensemble des véhicules utilitaires lourds et légers sur toutes les parties du réseau routier soumises à une redevance d'infrastructure.

Amendement 40

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 5
Directive 1999/62/CE
Article 7 quater – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. ***À partir du 1er 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.;***	5. ***Les États membres qui perçoivent des péages peuvent, , conformément aux exigences en matière de déclaration pertinentes visées à l'annexe III bis, appliquer*** une redevance pour coûts externes ***plus élevée*** aux véhicules utilitaires lourds ***et légers*** sur la partie du réseau visé à l'article 7, paragraphe 1, ***où*** les dommages environnementaux ***occasionnés*** par ***ces*** véhicules sont ***en*** moyenne ***plus importants qu'ailleurs***.

Amendement 41

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 5
Directive 1999/62/CE
Article 7 quater – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	5 bis. Les États membres et les régions compétentes concernées peuvent mettre en place ou maintenir une redevance pour coûts externes, liée à la pollution sonore ou atmosphérique due au trafic, sur les

tronçons du réseau routier ne faisant pas l'objet d'une redevance d'infrastructure.

Amendement 42

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 6 (nouveau)
Directive 1999/62/CE
Article 7 qinquies bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. En cas d'instauration d'une nouvelle infrastructure de perception, la méthode de perception des redevances de congestion ne contribue pas elle-même à l'apparition d'encombrements ou à leur multiplication.

Amendement 43

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 7
Directive 1999/62/CE
Article 7 septies – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Après notification à la Commission, un État membre peut appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui sont régulièrement saturés, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, lorsque les conditions suivantes sont remplies:	1. Après notification à la Commission, un État membre ***ou une région compétente concernée*** peut appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui sont régulièrement saturés, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, lorsque les conditions suivantes sont remplies:

Amendement 44

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 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 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 ***50*** %;

Amendement 45

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 7
Directive 1999/62/CE
Article 7 octies – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*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 CO_2 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 CO_2 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.	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 CO_2 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 CO_2 sont les plus faibles, mais pas nulles. ***À partir de ... [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. ***De même, le fonctionnement sans émissions bénéficie de la même réduction pour autant qu'il puisse être prouvé.***

Amendement 46

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 7

Directive 1999/62/CE
Article 7 octies – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. La Commission élabore un rapport d'évaluation qui estime la part de marché des véhicules à émissions nulles [JO: insérer la date correspondant à cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, un acte délégué, conformément à l'article 9 sexies, pour recalculer la décote applicable aux véhicules à émissions nulles par rapport au taux le plus élevé de la redevance d'infrastructure.

Amendement 47

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 8
Directive 1999/62/CE
Article 7 octies bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. À compter du 1er janvier 2022, les États membres font varier les péages et, dans le cas des droits d'usage, au moins les droits ***annuels***, en fonction des émissions de CO_2 et de polluants des véhicules conformément aux règles énoncées à l'annexe VII.	2. À compter du 1er janvier 2022, les États membres font varier les péages et, dans le cas des droits d'usage, au moins les droits ***mensuels***, en fonction des émissions de CO_2 et de polluants des véhicules conformément aux règles énoncées à l'annexe VII.

Amendement 48

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 8
Directive 1999/62/CE
Article 7 octies bis – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. À partir de … [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les véhicules utilitaires légers à émissions

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

Amendement 49

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 10 – sous-point a bis (nouveau)
Directive 1999/62/CE
Article 7 decies – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) au paragraphe 2, le point suivant est inséré:
	«c bis) «c bis) Les usagers de véhicules particuliers contraints d'emprunter régulièrement infrastructures, notamment du fait qu'ils résident en zone rurale ou dans des endroits enclavés ou isolés, bénéficient de ces abattements ou réductions à hauteur de 50% maximum;

Amendement 50

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 14 – sous-point -a (nouveau)
Directive 1999/62/CE
Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	-a) au paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes produites par la présente directive. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ***ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être destinées au*** secteur des transports ***ainsi qu'à l'optimisation du*** système de transport	«Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ***sont utilisées au bénéfice du*** secteur des transports***, notamment pour optimiser le*** système de transport dans son ensemble. ***Les recettes provenant des redevances d'infrastructure ou leur équivalent en valeur financière sont réinvesties afin:***

dans son ensemble.

	a) de financer, maintenir et entretenir le réseau transeuropéen de transport et de supprimer les goulets d'étranglement;
	b) d'optimiser la logistique;
	c) d'améliorer la sécurité routière;
	d) de mettre à disposition des places de parking sûres.
En particulier, les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, ***devraient être*** utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment ***afin***:	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 ***et pour prévenir les préjudices causés à l'homme et à l'environnement***, notamment afin:
a) de favoriser une tarification efficace;	a) de favoriser une tarification efficace;
b) de réduire à la source la pollution due au transport routier;	b) de réduire à la source la pollution due au transport routier;
c) d'atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier;	c) d'atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier;
d) d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO_2 et de consommation d'énergie;	d) d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO_2 et de consommation d'énergie;
e) de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d'étendre les capacités actuelles;	e) de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d'étendre les capacités actuelles;
f) de soutenir le réseau transeuropéen de transport;	f) de soutenir ***et renforcer le développement de l'électromobilité, y compris des infrastructures permettant de recharger les véhicules électriques;***
g) ***d'optimiser la logistique;***	g) ***de financer transversalement les projets de transport alternatif et efficace qui se traduisent par un transfert modal écologique; et***
h) ***d'améliorer la sécurité routière; et***	h) ***de soutenir les modes de transports collectifs***.»
i) de mettre à disposition des places de parking sûres.	

Amendement 51

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 14 – point b
Directive 1999/62/CE
Article 9 – paragraphe 3 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) développer l'utilisation des véhicules électriques et hybrides

Amendement 52

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 1 – point 15
Directive 1999/62/CE
Article 9 sexies bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7 octies, paragraphe 4, à l'article 7 octies bis, paragraphe 4, et à l'article 9 quinquies est conféré à la Commission pour une durée ***indéterminée*** à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive].	2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 7 octies, paragraphe 4, à l'article 7 octies bis, paragraphe 4, et à l'article 9 quinquies est conféré à la Commission pour une durée ***de cinq ans*** à compter du **…** [date d'entrée en vigueur de la présente directive]. ***La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***

Amendement 53

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point b – lettre 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	- La part des coûts imputable aux véhicules utilitaires lourds ***et légers*** est

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 (*).	déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de ***ce que les différentes catégories représentent comme trafic sur*** 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 (*).

Amendement 54

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point b – lettre i - tiret 2
Directive 1999/62/CE
Annexe III – section 2 – point 2.2 – tiret 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
- 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.	- De tels coûts sont répartis entre les véhicules utilitaires lourds et les ***véhicules utilitaires 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.

Amendement 55

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point c
Directive 1999/62/CE
Annexe III bis – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE	EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE ***PLUS ÉLEVÉE***

Amendement 56

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point c

Directive 1999/62/CE
Annexe III bis – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance pour coûts externes et, le cas échéant, au calcul de la redevance ***pour coûts externes*** maximale.	La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance pour coûts externes ***supérieure aux valeurs minimales fixées à l'annexe III ter*** et, le cas échéant, au calcul de la redevance maximale.

Amendement 57

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point c
Directive 1999/62/CE
Annexe III bis – point 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes.	Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes ***supérieure aux valeurs minimales fixées à l'annexe III ter***.

Amendement 58

Proposition de directive
Annexe – 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	Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***minimales*** 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. ***Il indique*** 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)***»)***.	suburbains (autoroutes comprises)***»]*** et celle des axes routiers soumis à des redevances ***minimales*** pour coûts externes ***[ci-après*** dénommés «axes interurbains (autoroutes comprises)***»]***.

Amendement 59

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point c
Directive 1999/62/CE
Annexe III bis – point 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La présente section s'applique dans les cas où un État membre a l'intention d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***de référence*** indiquées dans l'annexe III ter.	La présente section s'applique dans les cas où un État membre a l'intention d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***minimales*** indiquées dans l'annexe III ter.

Amendement 60

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point c
Directive 1999/62/CE
Annexe III bis – point 4 – sous-point 4.1 – partie introductive

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*** indiquées à l'annexe III ter, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution atmosphérique due au trafic en appliquant la formule suivante:	Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***minimales*** indiquées à l'annexe III ter, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution atmosphérique due au trafic en appliquant la formule suivante:

Amendement 61

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point c
Directive 1999/62/CE
Annexe III bis – point 4 – sous-point 4.2 – partie introductive

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*** indiquées à l'annexe III ter, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution sonore due au trafic en appliquant les formules suivantes:	Lorsqu'un État membre envisage d'appliquer des redevances pour coûts externes plus élevées que les valeurs ***minimales*** indiquées à l'annexe III ter, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution sonore due au trafic en appliquant les formules suivantes:

Amendement 62

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point d
Directive 1999/62/CE
Annexe III ter – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
VALEURS ***DE RÉFÉRENCE*** DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES	VALEURS ***MINIMALES*** DE LA REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES

Amendement 63

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point d
Directive 1999/62/CE
Annexe III ter – section 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La présente annexe fixe les valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore.	La présente annexe fixe les valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes, y compris les coûts de la pollution atmosphérique et sonore.

Amendement 64

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point d
Directive 1999/62/CE
Annexe III ter – tableau 1 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Tableau 1: valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds	Tableau 1: valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes pour les poids lourds

Amendement 65

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point d
Directive 1999/62/CE
Annexe III ter – tableau 2 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Tableau 2: valeurs ***de référence*** de la redevance pour coûts externes pour les autocars	Tableau 2: valeurs ***minimales*** de la redevance pour coûts externes pour les autocars

Amendement 66

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point d
Directive 1999/62/CE
Annexe III ter – tableau 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Tableau 2 bis: valeurs minimales de la redevance pour coûts externes pour les autocars

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***

	1,4 - 2 l.	*Euro 0*	*3,6*	*1,0*
		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*
	> 2 l	*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*
		Euro 6	*0,6*	*0,3*
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*
		Euro 6	*0,5*	*0,2*
	1,4 - 2 l.	*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*
	> 2 l	*Euro 0*	*4,0*	*3,0*
		Euro 1	*1,0*	*0,4*
		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***

Amendement 67

Proposition de directive
Annexe – point 1 – sous-point d
Directive 1999/62/CE
Annexe III ter – tableau 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Tableau 2 ter: valeurs minimales de la redevance pour coûts externes pour les camionnettes destinées au transport de marchandises

Véhicule	***Classification EURO***	***Périurbain***	***Interurbain***
Camionnettes essence destinées au transport de marchandises	***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***
Camionnettes diesel destinées au transport de marchandises	***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***

Amendement 68

Proposition de directive
Annexe – point 2
Directive 1999/62/CE
Annexe V – point 1 – tableau 2

Texte proposé par la Commission

Tableau 2: coefficients d'équivalence utilisés pour déterminer la proportion entre les niveaux de la redevance de congestion pour les différentes catégories de véhicules

Catégorie de véhicules	Coefficient d'équivalence
Véhicules utilitaires légers	1
Poids lourds non articulés	1,9
Autobus et autocars	***2,5***
Poids lourds articulés	2,9

Amendement

Tableau 2: coefficients d'équivalence utilisés pour déterminer la proportion entre les niveaux de la redevance de congestion pour les différentes catégories de véhicules

Catégorie de véhicules	Coefficient d'équivalence
Véhicules utilitaires légers	1
Poids lourds non articulés	1,9
Autobus et autocars	***1,5***
Poids lourds articulés	2**,**9

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
Références	COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 15.6.2017
Avis émis par Date de l'annonce en séance	ENVI 15.6.2017
Commissions associées - date de l'annonce en séance	16.11.2017
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Seb Dance 21.6.2017
Examen en commission	24.1.2018
Date de l'adoption	27.3.2018
Résultat du vote final	+: 50 –: 11 0: 1
Membres présents au moment du vote final	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Joëlle Mélin, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Suppléants présents au moment du vote final	Cristian-Silviu Buşoi, Nicola Caputo, Albert Deß, Eleonora Evi, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Norbert Lins, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Dubravka Šuica, Keith Taylor, Carlos Zorrinho

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

50	+
ALDE:	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Frédérique Ries
EFDD:	Eleonora Evi
GUE/NGL:	Stefan Eck, Kateřina Konečná
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Alberto Cirio, Angélique Delahaye, Albert Deß, Christofer Fjellner, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D:	Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE:	Marco Affronte, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Davor Škrlec, Keith Taylor

11	-
ECR:	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska
EFDD:	Julia Reid
ENF:	Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh, Joëlle Mélin
NI :	Zoltán Balczó
PPE:	György Hölvényi

1	0
ECR	Mark Demesmaeker

Légende des signes utilisés:
+ : pour
- : contre
0 : abstention