PARLEMENT EUROPÉEN 2009 - 2014

Document de séance

A7-0142/2013

25.4.2013

RAPPORT

sur une stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe
(2012/2296(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Jim Higgins

PR_INI

SOMMAIRE

Page

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN 3

EXPOSÉ DES MOTIFS 9

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION 11

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur une stratégie pour un service de télépéage et un système de vignette pour les véhicules particuliers légers en Europe
(2012/2296(INI))

Le Parlement européen,

– vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil relative à l'imposition aux véhicules particuliers légers de redevances nationales sur les infrastructures routières (COM(2012)0199),

– vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil relative à la mise en œuvre du service européen de télépéage (COM(2012)0474),

– vu le livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" (COM(2011)0144),

– vu l'article 48 de son règlement,

– vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0142/2013),

A. considérant que l'actuel service européen de télépéage (SET) mis en place par la Commission n'a pas fonctionné et qu'il doit être révisé, et que certains acteurs du marché ne voient aucun avantage sur le plan financier à s'adapter à un système SET commun interopérable;

B. considérant que les revenus perçus par les États membres à partir des impôts et des accises diminueront vraisemblablement à l'avenir, à la suite de l'abandon des combustibles pétroliers;

C. considérant que les principes de "l'utilisateur payeur" et du "pollueur payeur" doivent demeurer une priorité essentielle pour le transport en Europe;

D. considérant que la tarification routière deviendra une réalité dans des États membres toujours plus nombreux dans un proche avenir;

E. considérant que certains problèmes se posent fréquemment dans des zones frontières avec les non-résidents lors de la mise en œuvre de nouveaux systèmes de péage, qui donnent lieu à des réclamations ou à des plaintes pour préjudices et discriminations;

F. considérant que l'Union a la responsabilité de veiller à ce que cette nouvelle situation n'ait d'impact négatif ni sur les déplacements transfrontières, ni sur la vie quotidienne des habitants des régions frontalières ni sur le commerce transfrontalier;

G. considérant que l'Union européenne doit encourager une tarification routière qui ne discrimine pas les usagers de la route ne résidant pas dans le pays de prélèvement du péage,

H. considérant qu'à l'avenir, davantage de ressources seront nécessaires pour financer surtout, outre la construction de nouvelles routes, la préservation et l'entretien des infrastructures de transport existantes,

I. considérant que les États membres devraient être autorisés à instaurer des systèmes de tarification basés sur la distance ou sur le temps, même si des mesures devraient être prises pour veiller à ce que les systèmes basés sur la distance soient privilégiés autant que possible, puisque ceux-ci sont plus équitables et moins discriminatoires,

J. considérant que les technologies garantissant l'interopérabilité des systèmes de tarification routière existent déjà,

K. considérant que le seul véritable problème auquel se heurte le SET est un manque de volonté politique pour mettre en œuvre un tel système, et non des problèmes de nature commerciale ou technique,

Cadre général

1. prend acte de la déclaration de la Commission selon laquelle les deux principaux acteurs concernés sont les percepteurs de péages et les prestataires du SET, mais souligne que les usagers de la route, en particulier les sociétés de transport, constituent un troisième acteur clé; signale que les utilisateurs de voitures particulières sont des utilisateurs finaux potentiels qui peuvent aider à accélérer le développement du SET;

2. invite la Commission à s'interroger sur la manière la plus efficace d'associer ces parties concernées aux prochaines étapes du processus;

3. souligne, bien que la protection des données personnelles d'un individu et la protection des données en général soient d'une importance primordiale et que les nouvelles mesures prises doivent être soumises à la législation européenne sur la protection des données et en particulier à la directive 95/46/CE, que cela ne devrait pas être un obstacle à l'interopérabilité des systèmes;

4. reconnaît les droits des propriétaires de routes à percevoir une rémunération adéquate pour l'utilisation de leur infrastructure et des services qui y sont liés;

Le SET: échec à ce jour et nécessité d'une nouvelle orientation

5. convient avec la Commission que la directive SET actuelle (2004/52/EC) n'a pas mené jusqu'ici au développement attendu d'un service de péage routier électronique européen interopérable entre les États membres; considère qu'il s'agit d'un échec, et souligne que des mesures énergiques sont nécessaires pour atteindre l'objectif susmentionné;

6. estime que la Commission devrait se pencher au plus vite sur des mesures législatives appropriées dans le domaine de l'interopérabilité afin d'obliger tous les acteurs à faire avancer le projet du SET;

7. déplore que les États membres n'aient, dans l'ensemble, manifesté que peu d'intérêt pour le développement du SET, et que la Commission ne prenne pas davantage de mesures pour

poursuivre la mise en œuvre de la législation de l'Union en ce sens, prie instamment la Commission de concevoir et de proposer un paquet de mesures propres à inciter les opérateurs et les États membres à réduire les délais de mise en œuvre du système;

8. convient avec la Commission qu'il existe une demande pour une solution interopérable dans le domaine de la tarification routière électronique, mais estime que des mesures législatives appropriées sont nécessaires pour garantir la mise en œuvre d'un tel système par les acteurs, étant donné que la rémunération issue exclusivement d'un système interopérable n'est pas suffisamment attrayante pour certains fabricants d'équipements de tarification routière ou certains opérateurs routiers;

9. estime que l'accent mis par la Commission sur la nécessité de subordonner la prestation de services aux lois du marché n'a pas porté ses fruits et qu'une action politique s'impose dès lors pour accélérer la mise en œuvre du SET et en faire une réalité sans plus de retard;

10. considère que les plans de la Commission de poursuivre la régionalisation ne sont pas satisfaisants, dans la mesure où ils risquent de créer des retards supplémentaires qui pourraient nuire au développement du service à l'échelle de l'Union;

11. estime, en tout état de cause, que le développement du service à l'échelle de l'Union devrait rester l'objectif final de l'Union européenne; souligne que la régionalisation, si elle est mise en œuvre, ne devrait constituer qu'une étape transitoire;

12. considère que des mesures d'une portée plus large sont nécessaires et presse la Commission, en premier lieu, de prendre des mesures fermes à l'encontre des États membres qui n'appliquent pas correctement la législation de l'Union et, en deuxième lieu, d'entreprendre sans tarder un examen de toutes les études disponibles sur la question afin de fournir une base claire pour les différentes possibilités d'action tant à moyen terme qu'à long terme, y compris la tarification de l'utilisation des routes au moyen de technologies telles que le GPS/GNSS afin d'empêcher et de réduire la congestion du trafic causée par les barrières physiques, et lui demande instamment de présenter cette synthèse avant la fin de 2013;

13. estime que la Commission devrait entreprendre une étude sur les aspects financiers et les conditions qui permettraient de faire du SET une réalité opérationnelle;

14. estime que la directive sur l'interopérabilité (2004/52/CE) fournit un cadre réglementaire approprié pour assurer la coexistence des différents systèmes de péage, en permettant aux États membres de choisir entre différentes technologies en fonction des caractéristiques différentes de leur réseau routier;

15. est d'avis, quel que soit le système choisi, que la Commission devrait veiller tout particulièrement à garantir que les consommateurs soient en permanence informés du coût du péage perçu au moyen d'un dispositif électronique ou d'une vignette de péage;

16. demande que les besoins spécifiques des professionnels et autres conducteurs qui voyagent à travers de nombreux pays, en particulier depuis ou vers des États membres de la périphérie, soient toujours pris en compte dans le développement du service.

17. invite la Commission à prévoir, dans ses programmes de travail sur les réseaux transeuropéens de transport, la possibilité de financer des projets susceptibles de servir de base à une accélération de la mise en œuvre du SET;

18. estime que la priorité donnée à la demande du marché n'a pas porté les fruits espérés et qu'il convient d'analyser les lacunes qui sont à l'origine de cet état de choses;

19. estime que les acteurs du secteur ne sont pas favorable au SET, notamment les prestataires de service de péage, les concessionnaires routiers et les fabricants d'étiquettes électroniques et d'équipements associés, et qu'un règlement pourrait être nécessaire pour contraindre les parties intéressées à collaborer; considère que des mesures de soutien devraient être introduites par la Commission pour mettre en place un système de péage routier efficace pour l'utilisateur final, en particulier dans le contexte d'une meilleure utilisation du péage routier à l'avenir;

20. invite la Commission à procéder à une évaluation détaillée à la lumière des projets d'interopérabilité technique et contractuelle actuels entre les différents États membres, et à proposer le cas échéant de nouvelles actions inspirées des meilleures pratiques;

21. convient avec la Commission que la technologie nécessaire pour les systèmes interopérables existe déjà;

22. attire l'attention sur la volonté de plusieurs États membres de mettre en place des systèmes de péage au cours des années à venir ou de maintenir en place les concessions existantes; demande à la Commission de veiller à ce que ces systèmes répondent aux exigences d'interopérabilité, et de garantir que la mise en œuvre des systèmes de péage ne se révèle en aucun cas discriminatoire à l'égard des non-résidents en créant de nouvelles entraves au principe de la libre circulation;

23. appelle les États membres et les opérateurs de routes à péage à coopérer étroitement avec les États voisins et à fournir toutes les aides nécessaires pour la mise en place des systèmes de tarification et des facilités de paiement et de recouvrement, ainsi que pour l'information des usagers sur les tarifs, les conditions d'utilisation, etc.;

24. demande qu'en cas de non-respect, des procédures d'infraction puissent être engagées;

Tarification de l'utilisation des routes: vignettes, péage, interopérabilité et protection des données

25. insiste sur le fait qu'il revient aux États membres de décider de la mise en place de péages routiers et de fixer le montant prélevé pour l'utilisation des routes, et que les États membres devraient avoir le dernier mot dans la façon de dépenser les recettes perçues à partir de la tarification routière;

26. appelle les États Membres à continuer à mettre à niveau leurs réseaux de transport pour les rendre aussi durables, efficaces, respectueux de l'environnement et sûrs que possible, en affectant les recettes de la tarification routière à ces fins;

27. reconnaît que les États membres sont en train d'élaborer des plans pour la perception de

redevances sur de nouvelles catégories de véhicules, y compris les véhicules particuliers légers, ce qui rend encore plus urgente l'instauration, par la Commission, d'un système de péage coordonné et interopérable;

28. note qu'une application plus équitable des péages à tous les types de véhicules sur la base du principe de l'utilisateur payeur est un pas dans la bonne direction;

29. appelle les États membres à tenir compte de la situation particulière des habitants des régions frontalières lors de la mise en place des systèmes de péage nationaux; souligne que les systèmes de péage nationaux ne sauraient en aucune manière comporter des effets discriminatoires;

30. prie instamment la Commission et les États membres de tenir compte de la situation spécifique des régions frontalières lors de la mise au point de plans pour les systèmes de péage, de manière à minimiser leur impact sur la vie quotidienne des citoyens de ces régions;

31. estime que, si le pouvoir d'augmenter les recettes incombe aux États membres, l'Union européenne devrait favoriser un système de péage basé sur la distance plutôt que les systèmes de type vignette, puisque le premier système est beaucoup plus équitable, non discriminatoire, tandis que le dernier a causé des problèmes dans le passé en termes d'efficacité et de discrimination et doit être évité autant que possible;

32. considère que la Commission doit introduire l'obligation pour les systèmes basés sur le temps de proposer aux usagers de la route des vignettes sur mesure en fonction de différentes structures de tarification routière au prorata, telles que des options de tarification journalière, hebdomadaire, mensuelle et annuelle, avec la possibilité d'acheter une vignette jusqu'à 30 jours avant l'utilisation de la route, et d'indiquer clairement le montant perçu comme redevance administrative, et estime qu'elle devrait favoriser une généralisation des systèmes de tarification basés sur la distance plutôt que sur le temps;

33. est d'avis que l'introduction d'un nouveau système de tarification impliquant le partage de systèmes d'exploitation et de données sur les clients et leurs déplacements doit être strictement soumis aux règlements de l'Union européenne en matière de protection des données et que les données doivent être dépersonnalisées afin de protéger la vie privée des personnes; adopte une approche pragmatique concernant la question de la protection des données et estime qu'une fois les garanties nécessaires mises en place, les préoccupations relatives à la protection des données ne devraient pas constituer un obstacle à l'interopérabilité;

34. demande instamment à la Commission d'obliger les États membres disposant d'un système de vignettes à simplifier considérablement la vente de vignettes ainsi que l'accès aux informations, et à introduire un service de paiement en ligne qui permette aux clients de payer à l'avance leurs redevances par le biais d'une interface accessible à tous, en conformité avec les exigences de la conception universelle;

35. demande instamment à la Commission de prévoir la possibilité d'effectuer un paiement par téléphone mobile pour les systèmes de péage et de vignettes;

36. souligne la nécessité d'une signalisation adéquate et visible informant les automobilistes suffisamment à l'avance du montant qu'ils devront payer; souligne également que les informations sur les amendes et autres pénalités doivent être clairement indiquées et facilement accessibles;

37. reconnaît les besoins des entreprises de transport et des PME, ainsi que les avantages résultant du fonctionnement du SET pour la commercialisation de produits aux prix les plus compétitifs;

38. souligne l'importance de ces entreprises et des PME pour la croissance économique et la création d'emplois en Europe et estime dès lors essentiel qu'aucune charge supplémentaire inutile ne soit leur imposée, mais plutôt que le principe de l'utilisateur payeur s'applique systématiquement à toutes les catégories de véhicules;

39. recommande que la Commission prenne des mesures fermes contre ceux qui refusent de coopérer dans le cadre de l'actuelle directive sur l'interopérabilité, tout en évaluant la nécessité de publier une nouvelle proposition législative dans le domaine du SET et de l'interopérabilité de la tarification routière;

40. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Je partage l'avis de la Commission selon lequel le système SET n'a pas eu de résultats positifs. Il a été un échec complet, et j'estime que la Commission doit présenter une nouvelle proposition de règlement au plus vite afin de garantir que le SET devienne une réalité.

Je déplore que, dans ses deux communications, la Commission n'ait pas suffisamment mis l'accent sur les technologies en développement rapide de GPS/GPRS. La Commission n'a pas effectué, à ce jour, une évaluation assez détaillée sur les possibilités qui existent. Il peut se révéler peu intéressant de se concentrer sur le SET dans sa forme actuelle si, dans quelques années seulement, la tarification routière s'appuie sur une autre technologie.

L'approche de la Commission de la carotte et du bâton est trop restreinte, et elle arrive trop tard. La Commission doit dialoguer avec les États membres afin de mettre en évidence les avantages d'un bon fonctionnement du SET. Je crois qu'un règlement est la seule façon de résoudre ce problème.

L'exemple des frais d'itinérance réduits par la Commission au moyen d'un règlement est un exemple dont elle devrait s'inspirer lorsqu'elle examine le SET. Dans ce cas, après des années de négociations et de tentatives infructueuses pour amadouer les opérateurs en réduisant leurs charges, la Commission a adopté un règlement qui a contraint les opérateurs à coopérer et à faire baisser les charges du jour au lendemain.

Je considère que la protection des données est une priorité, et qu'aucune mesure ne doit être prise si nous ne pouvons garantir le respect des données et de la législation en matière de protection de la vie privée. Nous devons travailler de façon pragmatique pour trouver des solutions à cet égard.

L'utilisation de systèmes de paiement en ligne est essentielle pour assurer la transparence des prix et la commodité, en particulier pour ceux qui ne résident pas dans l'État membre où la redevance est perçue.

Le principe du "pollueur payeur" est un principe que nous devons nous efforcer de renforcer, et en même temps réduire la charge administrative pour les transporteurs, les PME et les automobilistes.

L'utilisation d'un péage plutôt que d'une tarification basée sur le temps devrait être encouragée étant donné que la vignette ou les systèmes de tarification basés sur le temps ne reflètent pas avec suffisamment de précision l'utilisation effective de la route et donc, par rapport au péage, ne respectent pas le principe de "l'utilisateur payeur" et du "pollueur payeur".

Il convient de mettre un terme à la situation dans laquelle les vignettes hebdomadaires peuvent coûter jusqu'à quatre ou cinq fois le montant, au prorata, d'une vignette annuelle, en raison de son caractère discriminatoire.

Le SET et la tarification routière sont confrontés à de nouveaux défis sans précédent, et le

Parlement européen doit être prêt à y répondre.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	23.4.2013
Résultat du vote final	+: 35 –: 5 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Wolf Klinz, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Josef Weidenholzer