



---

*Document de séance*

---

**B8-0180/2017**

8.3.2017

## **PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

déposée à la suite de la question avec demande de réponse orale B8-0201/2017

conformément à l'article 128, paragraphe 5, du règlement

sur l'approbation par la Commission du plan révisé de l'Allemagne visant à introduire une vignette pour l'utilisation des routes (2017/2526(RSP))

**Karima Delli**

au nom de la commission des transports et du tourisme

**Résolution du Parlement européen sur l'approbation par la Commission du plan révisé de l'Allemagne visant à introduire une vignette pour l'utilisation des routes (2017/2526(RSP))**

*Le Parlement européen,*

- 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»,
- vu le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 61/2010/UE<sup>1</sup>,
- vu la communication de la Commission du 20 juillet 2016 sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions (COM(2016)0501),
- vu l'adoption, par le Bundestag allemand, le 27 mars 2015, du projet de loi sur l'introduction d'une redevance pour l'utilisation des routes fédérales (Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen) et de la deuxième loi de modification de la loi relative à la taxe sur les véhicules à moteur (Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes),
- vu l'adoption, par le Bundesrat allemand, le 8 mai 2015, de la loi sur l'introduction d'une redevance pour l'utilisation des routes fédérales (Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen) et de la deuxième loi de modification de la loi relative à la taxe sur les véhicules à moteur (Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungsteuergesetzes),
- vu la procédure d'infraction lancée par la Commission le 18 juin 2015 relative à l'introduction, par l'Allemagne, d'un nouveau système de tarification routière pour les véhicules de tourisme («Pkw-Maut»),
- vu l'accord conclu le 1<sup>er</sup> décembre 2016 entre le président de la Commission et le ministre allemand des transports et des infrastructures numériques sur le système allemand de tarification routière («Pkw-Maut»),
- vu la 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<sup>2</sup>, et sa prochaine révision dans le cadre du paquet «transports routiers» qui sera présenté par la Commission en 2017,
- vu la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004

---

<sup>1</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 187 du 20.7.1999, p. 42.

concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté<sup>1</sup>, et sa prochaine révision dans le cadre du paquet «transports routiers» qui sera présenté par la Commission en 2017,

- vu le principe de non-discrimination consacré par l'article 18 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE) et le droit de l'Union qui interdit la discrimination en raison de la nationalité,
  - vu la question à la Commission sur l'approbation par la Commission du plan révisé de l'Allemagne visant à introduire une vignette pour l'utilisation des routes (O-000152/2016 – B8-0201/2017),
  - vu la proposition de résolution de la commission des transports et du tourisme,
  - vu l'article 128, paragraphe 5, et l'article 123, paragraphe 2, de son règlement,
- A. considérant que la compatibilité du projet de système de vignette allemand pour les véhicules de tourisme avec les politiques de l'Union en vigueur est en cours d'examen;
- B. considérant qu'un système de remboursement lié directement ou indirectement à la nationalité est discriminatoire, va à l'encontre des principes directeurs de l'Union européenne, fait obstacle à la mobilité transfrontalière et affaiblit le marché unique européen;
- C. considérant que le système de vignette allemand tel qu'il est envisagé pourrait être contraire aux principes de non-discrimination, de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur;
- D. considérant que les systèmes de péage nationaux prévoyant des redevances fondées directement ou indirectement sur la nationalité seraient contraires au droit de l'Union;
- E. considérant que les systèmes de péages ont, notamment, des effets négatifs pour les citoyens des régions frontalières confrontés à différents types de péages et aux coûts qui y sont associés, perturbent la fluidité du trafic transfrontalier et entravent inutilement la poursuite de l'intégration européenne;
- F. considérant que la charge administrative supplémentaire qui en découlera se traduira par une augmentation des coûts et, éventuellement, des procédures non transparentes, réduisant d'autant les crédits disponibles pour l'investissement dans les infrastructures;
1. reconnaît que le transport est un secteur crucial pour la croissance économique en garantissant une mobilité efficace et abordable des citoyens et des marchandises dans l'Union et au-delà de ses frontières;
  2. souligne que la Commission et les États membres devraient consentir les investissements nécessaires dans les infrastructures routières;
  3. invite instamment la Commission à mettre en œuvre les politiques en vigueur, comme le recommande, entre autres choses, le livre blanc de 2011 sur les transports;

---

<sup>1</sup> JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

4. précise que la tarification des infrastructures routières peut jouer un rôle crucial dans le transfert modal et le financement de l'entretien et de la modernisation d'infrastructures routières durables, sûres, efficaces et tournées vers l'avenir;
5. note que les systèmes de tarification des infrastructures routières pour tout type de véhicule à moteur devraient être électroniques et calculer la redevance en fonction de la distance, qu'ils devraient respecter les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur, consacrés par les politiques et la législation de l'Union, pour garantir l'internalisation des coûts externes liés au transport routier;
6. attire l'attention sur le fait qu'il est nécessaire d'améliorer la qualité du service sur les infrastructures routières, notamment en termes de sécurité, et de réduire de façon significative les encombrements;
7. encourage la Commission à intégrer les coûts externes liés au changement climatique et aux accidents, qui ne sont pas couverts par les assurances, lorsqu'elle présente une nouvelle proposition législative, comme la révision de la directive relative à l'eurovignette; souligne par ailleurs que la législation sur l'internalisation des coûts externes doit s'appliquer à toutes les routes et exclure la concurrence déloyale entre les différents modes de transport;
8. note que la procédure d'infraction en cours à l'encontre de l'Allemagne, qui porte sur la discrimination indirecte fondée sur la nationalité, a été suspendue jusqu'à nouvel ordre sans motif juridique valable, à la suite d'un accord politique informel entre le président de la Commission et le ministre allemand des transports et des infrastructures numériques;
9. souligne que l'introduction de systèmes de tarification des infrastructures routières ne devrait pas entraver l'accès au marché, la croissance, la compétitivité et la flexibilité des transports et des opérateurs de transport transfrontaliers dans l'Union, afin d'assurer la poursuite du développement et l'intégrité du marché unique européen;
10. invite la Commission à fournir et à rendre publiques les informations détenues par la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) sur l'analyse des nouvelles mesures relatives au «PKW-Maut», présentées par les autorités allemandes et leur compatibilité avec le droit de l'Union;
11. affirme qu'une condition essentielle à l'application non discriminatoire d'un système de vignette est que tous les usagers paient le même prix pour l'utilisation des routes; souligne que tout système de tarification national qui instaure directement une discrimination se fondant sur la nationalité ou qui est combiné à des mesures fiscales nationales qui ne bénéficient qu'aux ressortissants du pays concerné, comme par exemple une déduction sur la taxe nationale sur les véhicules, ayant ainsi pour objectif de faire payer en premier lieu les usagers étrangers, constitue une violation du principe de non-discrimination consacré par l'article 18 du traité FUE; rappelle que la Commission, en sa qualité de gardienne des traités, doit veiller à la bonne mise en œuvre et application du droit après son adoption;
12. demande à la Commission de transmettre au Parlement l'accord conclu avec le gouvernement allemand, indiquant les différences majeures avec la législation nationale

poursuivie devant la Cour et expliquant sa compatibilité avec les dispositions du traité et du droit de l'Union;

13. estime que le système de vignette allemand («PKW-Maut») de décembre 2016 contient encore des éléments qui sont contraires au droit européen et violent les principes fondamentaux des traités, en particulier la discrimination fondée sur la nationalité;
14. estime qu'il est nécessaire de disposer de règles communes pour établir un cadre cohérent, juste, non-discriminatoire et harmonisé pour les systèmes de tarification des infrastructures routières pour tous les types de véhicules dans l'Union européenne;
15. invite instamment la Commission à considérer la révision de la législation et du cadre harmonisé relative à l'eurovignette et au service européen de télépéage (SET) comme l'occasion d'instaurer un cadre de ce type et d'assurer le suivi et la promotion de la bonne application de cette législation;
16. précise que l'interopérabilité des services de télépéage joue un rôle essentiel en facilitant le transport transfrontalier et que les États membres en agissant chacun de leur côté contribuent à la fragmentation et font obstacle à l'instauration d'un espace européen unique des transports;
17. demande à la Commission de communiquer tous les détails juridiques et techniques de l'accord conclu le 1<sup>er</sup> décembre 2016 entre le président de la Commission et le ministre allemand des transports et des infrastructures numériques, et de préciser tous les aspects juridiques et politiques qui font que cet accord, qui continue à privilégier les usagers allemands et comporte toujours une discrimination indirecte fondée sur la nationalité, a été considéré comme une base suffisante pour suspendre la procédure d'infraction à l'encontre de l'Allemagne, qui avait été lancée exactement pour les mêmes motifs de discrimination, et de tenir le Parlement dûment informé de l'évolution du dossier;
18. demande à la Commission de procéder à un suivi attentif de cette procédure;
19. invite la Commission à associer le Parlement à toutes les étapes des négociations dans le cadre d'un dialogue structuré;
20. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.