

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie*

**2008/0147(COD)**

16.12.2008

## **AVIS**

de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

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(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

Rapporteur pour avis: Claude Turmes

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

### *Secteur des transports, pic pétrolier et respect de l'environnement*

Les besoins en énergie du secteur des transports en général et du transport de marchandises en particulier sont couverts à près de 90% par les combustibles fossiles. Par conséquent, ce mode de transport est très exposé à la grande volatilité des prix du pétrole. Au moment où l'Agence internationale de l'énergie, dans son rapport annuel 2008 (*World Energy Outlook*)<sup>1</sup> tire la sonnette d'alarme et émet des doutes quant à la disponibilité de pétrole à bon marché à l'avenir, l'UE est devenue la plus menacée de toutes les grandes zones économiques mondiales, puisque seulement 10% de ses transports de marchandises dépendent d'un autre carburant que le pétrole.

De surcroît, dans le secteur du transport de marchandises à l'intérieur de l'UE, le transport par route domine, avec une part de 46%, tandis que le transport maritime représente quelque 37% et le transport ferroviaire moins de 11%.<sup>2</sup> Le fret par route a également augmenté, de 31%, entre 2000 et 2005 et on s'attend à ce que cette tendance se poursuive.

Dans la mesure où il n'existe pratiquement pas de solution viable pour remplacer, dans les prochaines décennies, les camions qui utilisent des carburants pétroliers, la rationalisation du secteur du transport de marchandises et le passage au transport ferroviaire et par bateau seront déterminants pour renforcer la résistance de l'Union à la crise pétrolière majeure annoncée.

### *Rendre l'Eurovignette plus écologique - dispositions clés*

La Commission a présenté en juillet 2008, dans le cadre du paquet "Greening Transport" ("rendre les transports plus écologiques"), une proposition de révision de la directive 2006/38/CE, dite directive "Eurovignette", qui avait constitué, en 2006, une première étape dans l'amélioration de la directive de 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. La proposition à l'examen introduit pour la première fois la possibilité pour les États membres d'appliquer des taxes "plus intelligentes" au secteur des transports par route pour couvrir les coûts externes et encourager ainsi un comportement plus écologique chez les acteurs concernés:

- **des redevances fondées sur les coûts externes** (couvrant la **congestion**, la **pollution sonore** et la **pollution atmosphérique**) pourraient être appliquées par les États membres (**disposition non contraignante**) aux poids lourds, sur n'importe quel segment de leur réseau routier (à l'exception des zones urbaines) à compter du 31 décembre 2010;
- **les émissions de CO<sub>2</sub>, la dépendance pétrolière et les accidents** demeurent exclus de la définition des coûts externes;
- **les redevances** seront **plafonnées** et **varieront** en fonction de l'heure de la journée, de la distance parcourue et de la catégorie d'émission EURO du véhicule;

<sup>1</sup> World Energy Outlook (Agence internationale de l'énergie) – 12 novembre 2008

<sup>2</sup> L'énergie et les transports en chiffres, 2007 (Direction générale "Transport et énergie" et Eurostat). NB: chiffres de 2006.

- les postes de péages pourvus de **barrières ne seront plus autorisés**; la perception des redevances s'effectuera grâce à un **système électronique** – une période de transition est prévue jusqu'en janvier 2014;
- les **recettes** provenant des redevances fondées sur les coûts externes **seront affectées** à l'amélioration des **performances écologiques du transport routier**;
- **une révision des dispositions actuelles est envisagée** pour 2013, afin d'évaluer si les taxes fondées sur les coûts externes doivent devenir obligatoires et inclure les émissions de CO<sub>2</sub>;

### ***Principaux points de l'avis***

Votre rapporteur se félicite de la proposition de la Commission car elle introduit pour la première fois le principe d'internalisation et contribue donc à compléter les améliorations législatives inaugurées par la directive "Eurovignette" en 2006.

Il est d'avis que cette seconde révision doit être totalement mise à profit pour prendre des mesures concrètes et substantielles afin d'obtenir des résultats tangibles et de contribuer à réaliser les objectifs de l'Union européenne pour 2020 dans les domaines de l'environnement et de l'efficacité énergétique.

Votre rapporteur considère qu'à cette fin, la proposition devrait être renforcée par des dispositions plus ambitieuses suivantes.

- Disposition contraignante pour l'internalisation par tous les États membres***

Opter pour une internalisation non contraignante ne permettra pas de retirer les bénéfices environnementaux et sociaux attendus. Pour garantir des résultats et réaliser l'objectif d'un système de transport européen plus respectueux de l'environnement, les redevances fondées sur les coûts externes devraient s'appliquer à tous les États membres.

- Inclure les dommages causés à la nature et au paysage, le changement climatique, la dépendance pétrolière et les accidents (autres que ceux couverts par les assurances) dans la définition des "coûts externes".***

Tous les facteurs énumérés ci-dessus ont indéniablement un coût important pour l'économie et la société. Les exclure de la définition des "coûts externes" va à l'encontre des conclusions du

Manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports<sup>1</sup>. S'en remettre à d'autres méthodes, par exemple les taxes sur le carburant, pour réaliser l'internalisation du changement climatique n'est pas très prometteur en termes de résultats, dans la mesure où l'unanimité est pour l'instant requise pour les mesures de taxation au niveau de l'Union européenne.

□ ***Supprimer le plafonnement des redevances fondées sur les coûts externes dans l'annexe III bis***

Votre rapporteur est d'avis que le montant maximum de la redevance ne doit pas être déterminé à l'avance afin qu'il puisse refléter précisément le montant des coûts externes dans une situation donnée et que la redevance soit fixée en fonction de celui-ci. Les contrôles prévus dans la proposition sur la méthode de calcul et les rapports à la Commission sont une garantie contre d'éventuels abus de la part de certains États membres.

□ ***Affectation des recettes – renforcement de la disposition***

Il est essentiel, pour atteindre les objectifs de cette proposition, que les recettes générées par les redevances fondées sur les coûts externes soient correctement utilisées. Elles devraient être affectées spécifiquement à des projets visant à améliorer la durabilité du réseau de transport. Votre rapporteur suggère de donner des orientations plus précises aux États membres quant au choix des domaines dans lesquels ces recettes pourraient être investies, pour éviter que ces fonds ne servent en fait à la maintenance normale des infrastructures.

## **AMENDEMENTS**

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

---

<sup>1</sup> *Handbook on estimation of external costs in the transport sector* (CE Delft, 2008)  
[http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/doc/2008\\_01\\_15\\_handbook\\_external\\_cost\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/doc/2008_01_15_handbook_external_cost_en.pdf)

## Amendement 1

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 1

*Texte proposé par la Commission*

(1) La promotion de transports durables est un élément clé de la politique commune des transports. À cette fin, les incidences négatives de l'activité de transport, notamment la congestion, qui gêne la mobilité, et la pollution, qui a des conséquences néfastes sur la santé et l'environnement, et sa contribution au changement climatique doivent être atténuées. En outre, les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre d'autres politiques communautaires, notamment la politique commune des transports.

*Amendement*

(1) La promotion de transports durables est un élément clé de la politique commune des transports. À cette fin, les incidences négatives de l'activité de transport, notamment la congestion, qui gêne la mobilité, et la pollution, qui a des conséquences néfastes sur la santé et l'environnement, et sa contribution au changement climatique doivent être atténuées. En outre, les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre d'autres politiques communautaires, notamment la politique commune des transports. ***Les priorités que sont la protection de l'environnement, les objectifs de cohésion sociale et économique et les objectifs de compétitivité économique de l'UE devraient également être réconciliées de manière équilibrée, dans le cadre de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi.***

#### *Justification*

*La proposition ne tient pas compte des coûts déjà supportés par les entreprises de transport en raison de la congestion et de la charge fiscale globale qui pèse sur les compagnies. Alors que le transport de marchandises par route n'est responsable des embouteillages qu'à hauteur de 10%, les entreprises de transport doivent supporter les coûts liés à la congestion, sous la forme de coûts fixes et variables plus élevés, ainsi que de perte de temps et de recettes. De plus, l'article 7, paragraphe 10 de la directive 1999/62 fournit déjà aux États membres l'instrument pour lutter contre la congestion.*

## Amendement 2

**Proposition de directive – acte modificatif**  
**Considérant 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(2 bis) Les résultats du "Programme pour une politique des transports durable en Europe" doivent être intégrés dans cette directive.***

*Justification*

*Il est primordial que les résultats du "Programme pour une politique des transports durable en Europe" soient pris en compte.*

**Amendement 3**

**Proposition de directive – acte modificatif**  
**Considérant 2 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(2 ter) Il est crucial de s'assurer que les progrès en termes d'amélioration de la qualité du carburant ne soient pas entravés et que les mesures destinées à inciter les entreprises de transport à investir dans des carburants alternatifs, tels que les biocarburants, soient intégrées dans la présente directive.***

*Justification*

*L'amélioration de la qualité du carburant, de même que le passage des carburants pétroliers aux biocarburants sont des domaines prioritaires pour réduire la dépendance pétrolière de l'Europe et pour atteindre les objectifs communautaires de réduction des émissions.*

**Amendement 4**

**Proposition de directive – acte modificatif**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(3) Dès lors, pour optimiser le système de transport, la politique commune des

(3) Dès lors, pour optimiser le système de transport, la politique commune des

transports doit mettre en œuvre une panoplie d'instruments visant à améliorer les infrastructures et les techniques de transport, ainsi que la gestion de la demande de transport. Cela requiert ***d'appliquer plus systématiquement le principe de «l'utilisateur-payeur» et de développer le principe du «pollueur-payeur» dans le secteur des transports.***

transports doit mettre en œuvre une panoplie d'instruments visant à améliorer les infrastructures et les techniques de transport, ainsi que la gestion de la demande de transport. Cela requiert ***une évaluation de l'impact de toute nouvelle initiative politique, conformément à la stratégie de Lisbonne et à la stratégie pour le développement durable. Toute décision relative au principe d'obligation applicable à l'avenir aux dispositions de la présente directive ne devrait être fondée que sur une analyse approfondie du rapport coût/bénéfice qui prenne en compte la charge globale qui pèse sur le transport de marchandises par route.***

#### *Justification*

*Alors que le principe du "pollueur-payeur" est un moyen de lever des taxes qui ne garantit en aucune manière une réduction des coûts externes visés, une analyse approfondie du rapport coût/bénéfice, conforme à l'initiative de l'UE sur une "meilleure réglementation" favoriserait la réduction des effets externes du transport de marchandises par route à la source, à un coût minimal pour l'économie européenne dans son ensemble.*

#### **Amendement 5**

##### **Proposition de directive – acte modificatif Considérant 5**

###### *Texte proposé par la Commission*

(5) Afin de progresser dans le sens d'un système de transport durable, les prix des transports doivent mieux refléter les coûts résultant de la pollution atmosphérique due au trafic, de la pollution sonore due au trafic, du changement climatique et de la congestion causés par l'utilisation de véhicules, trains, avions ou bateaux, dans le but d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire la pollution au niveau local, de gérer la congestion et de lutter contre le changement climatique au moindre coût pour l'économie. Pour ce faire, il est nécessaire d'adopter une approche par étapes dans tous les modes de

###### *Amendement*

(5) Afin de progresser dans le sens d'un système de transport durable, les prix des transports doivent mieux refléter les coûts résultant de la pollution atmosphérique due au trafic, de la pollution sonore due au trafic, ***des dommages causés à la nature et au paysage***, du changement climatique, ***des accidents autres que ceux couverts par les assurances*** et de la congestion causés par l'utilisation de véhicules, trains, avions ou bateaux, dans le but d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire la pollution au niveau local, de gérer la congestion et de lutter contre le changement climatique au moindre coût pour l'économie. Pour ce

transport qui tiennent compte de leurs particularités.

faire, il est nécessaire d'adopter une approche par étapes dans tous les modes de transport, qui tiennent compte de leurs particularités.

## Amendement 6

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 9 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 bis) L'internalisation des coûts de transport externes est réalisée non seulement par des taxes imposées aux utilisateurs, mais également par le développement d'infrastructures en vue d'apporter des solutions de remplacement réelles aux modes de transport les plus polluants, grâce à la promotion de la recherche et de l'évolution des technologies et à l'harmonisation des normes au niveau de l'UE.***

#### *Justification*

*L'internalisation des coûts de transport externes est un processus complexe, dont l'un des éléments-clés est l'introduction d'un système de tarification reposant sur le principe du "pollueur-payeur".*

## Amendement 7

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 14

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(14) Il convient d'autoriser la prise en compte, dans le calcul des péages fondés sur la distance parcourue, d'un élément de coût externe fondé sur le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic. En outre, sur les axes habituellement saturés et aux heures de pointe, le coût de la congestion qui est généralement supporté au niveau local doit également

(14) Il convient d'autoriser la prise en compte, dans le calcul des péages fondés sur la distance parcourue, d'un élément de coût externe fondé sur le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, ***des dommages causés à la nature et au paysage et des accidents autres que ceux couverts par les assurances.*** En outre, sur les axes habituellement saturés et

pouvoir être recouvert par le biais d'une redevance pour coûts externes. L'élément de coût externe intégré dans le montant du péage doit pouvoir être ajouté au coût de l'infrastructure, sous réserve que certaines conditions soient respectées lors du calcul des coûts, afin d'éviter de taxer indûment les usagers.

aux heures de pointe, le coût de la congestion qui est généralement supporté au niveau local doit également pouvoir être recouvert par le biais d'une redevance pour coûts externes. L'élément de coût externe intégré dans le montant du péage doit pouvoir être ajouté au coût de l'infrastructure, sous réserve que certaines conditions soient respectées lors du calcul des coûts, afin d'éviter de taxer indûment les usagers.

## Amendement 8

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 15

*Texte proposé par la Commission*

(15) Pour mieux prendre en compte le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic *et* le coût de la congestion, la tarification des coûts externes doit varier en fonction du type de route, du type de véhicule et du moment, par exemple pic journalier, hebdomadaire ou saisonnier, heures creuses et nuit.

*Amendement*

(15) Pour mieux prendre en compte le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, ***des dommages causés à la nature et au paysage, ainsi que*** le coût de la congestion ***et des accidents autres que ceux couverts par les assurances***, la tarification des coûts externes doit varier en fonction du type de route, du type de véhicule et du moment, par exemple pic journalier, hebdomadaire ou saisonnier, heures creuses et nuit.

## Amendement 9

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 21 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(21 bis) Il convient d'analyser la situation actuelle qui prévaut dans certains États membres, dans laquelle la TVA est prélevée sur la vignette ou sur la taxe de circulation, ainsi que l'harmonisation du régime fiscal correspondant, afin de ne pas générer d'obstacles artificiels à la liberté de circulation des marchandises et***

*d'éviter la double imposition.*

*Justification*

*Il est important que le régime fiscal applicable à l'eurovignette ou à la taxe de circulation soit le même dans tous les États membres, afin de garantir qu'aucun obstacle artificiel ne soit créé pour la libre circulation des marchandises.*

## **Amendement 10**

### **Proposition de directive – acte modificatif Considérant 23 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(23 bis) La congestion des routes sont le résultat des niveaux de qualité et de capacité des infrastructures de transport existantes et du volume de la circulation tant des voitures particulières que des véhicules transportant des personnes et des marchandises; les États membres doivent par conséquent investir dans les infrastructures de transport, afin de minimiser les coûts externes qu'ils génèrent.***

*Justification*

*Les encombrements des routes et la pollution résultent des limites des infrastructures de transport en termes de capacité et de qualité. Il serait injuste de faire payer uniquement aux transporteurs un état de choses dont ils ne sont pas seuls responsables. Il incombe aux États membres d'améliorer les infrastructures de transport en vue de réduire les coûts externes.*

## **Amendement 11**

### **Proposition de directive – acte modificatif Considérant 23 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(23 ter) Les États membres devraient pouvoir utiliser le budget affecté au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et les Fonds structurels pour améliorer les infrastructures de transport afin de***

*réduire les coûts externes du transport en général et de mettre en place des moyens électroniques de collecte des taxes découlant des dispositions de la présente directive.*

#### *Justification*

*Des investissements importants seront nécessaires à la fois pour améliorer les infrastructures de transport et pour mettre en œuvre les modes de collecte des taxes. Les États membres doivent pouvoir faire appel tant au budget affecté au RTE–T qu'aux Fonds structurels en vue d'améliorer les infrastructures de transport et de réduire les coûts externes.*

### **Amendement 12**

#### **Proposition de directive – acte modificatif** **Considérant 24**

##### *Texte proposé par la Commission*

(24) Conformément aux objectifs de la politique européenne des transports auxquels la présente directive vise à répondre, les recettes supplémentaires générées par une redevance pour les coûts externes doivent être utilisées pour des projets d'intérêt communautaire général et visant à ***promouvoir une mobilité durable au sens large***. Ces projets doivent donc avoir pour objet de favoriser une tarification efficace, de réduire à la source la pollution causée par les transports, d'en atténuer les effets, ***d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émission de CO<sub>2</sub> et de consommation de carburant*** et de construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports. Il s'agit notamment des actions de recherche et développement sur des véhicules moins polluants et de la mise en œuvre de la composante «transport» des plans d'action prévus par la directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant et par la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002

##### *Amendement*

(24) Conformément aux objectifs de la politique européenne des transports auxquels la présente directive vise à répondre, les recettes supplémentaires générées par une redevance pour les coûts externes doivent être utilisées pour ***améliorer le secteur des transports dans son ensemble, à savoir pour*** des projets d'intérêt communautaire général et visant à ***réduire les coûts externes***. Ces projets doivent donc avoir pour objet de favoriser une tarification efficace, de réduire à la source la pollution causée par les transports, d'en atténuer les effets et de construire des infrastructures alternatives ***et durables*** pour les usagers des transports. Il s'agit notamment des actions de recherche et développement sur des véhicules moins polluants, ***des travaux de réparation, de maintenance et d'amélioration des infrastructures existantes, du développement de nouvelles infrastructures*** et de la mise en œuvre de la composante «transport» des plans d'action prévus par la directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la

relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui peuvent prévoir des mesures visant à diminuer la pollution sonore et la pollution atmosphérique dues au trafic aux abords des grandes infrastructures et des agglomérations. L'affectation des recettes aux dits projets ne libère pas pour autant les États membres de l'obligation prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité de notifier à la Commission certaines mesures nationales, ni ne préjuge de l'issue de toute autre procédure engagée en application des articles 87 et 88 du traité.

qualité de l'air ambiant et par la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, qui peuvent prévoir des mesures visant à diminuer la pollution sonore et la pollution atmosphérique dues au trafic aux abords des grandes infrastructures et des agglomérations. L'affectation des recettes aux dits projets ne libère pas pour autant les États membres de l'obligation prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité de notifier à la Commission certaines mesures nationales, ni ne préjuge de l'issue de toute autre procédure engagée en application des articles 87 et 88 du traité.

#### *Justification*

*L'internalisation des coûts externes ne doit pas être une fin en soi, mais être tournée vers un but: le développement d'infrastructures efficaces et durables. L'affectation des recettes supplémentaires générées par l'internalisation des coûts externes doit garantir aux usagers des transports les meilleures conditions de mobilité – et les plus durables.*

### **Amendement 13**

#### **Proposition de directive – acte modificatif Considérant 25 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(25 bis) La Commission doit prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la mise en place d'un système européen de télépéage véritablement interopérable, conformément à la directive 2004/52/CE.***

#### *Justification*

*Un système européen de télépéage véritablement interopérable est nécessaire pour assurer une plus grande efficacité et une plus grande sécurité des transports.*

## Amendement 14

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 26 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(26 bis) Les États membres dont des infrastructures routières sont cofinancées par l'UE doivent fournir à la Commission une estimation des recettes escomptées du fait de l'application de la présente directive, ainsi que de la directive 1999/62/CE et de la directive 2006/38/CE.***

## Amendement 15

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 27 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(27 bis) L'utilisation des fonds communautaires et des recettes provenant des taxes routières perçues dans le cadre de la présente directive ainsi que des directives 1999/62/CE et 2006/38/CE doit prendre en compte les exigences fixées dans la directive 2004/52/CE. Cela devrait conduire à un renforcement de la position qu'occupent sur le marché mondial les industries européennes qui produisent ce type de systèmes.***

## Amendement 16

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 27 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(27 ter) La région transfrontalière montagneuse des Alpes devrait appliquer les principes du protocole "Transports" de la Convention alpine et partant être autorisée à introduire des mesures***

*complémentaires non discriminatoires pour prendre en compte les coûts externes et faire bénéficier le transport ferroviaire de subventions croisées.*

## Amendement 17

### Proposition de directive – acte modificatif Considérant 29 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(29 bis) Des mesures complémentaires devraient renforcer les effets du système de taxation afin de répondre aux défis du changement climatique et d'améliorer la performance environnementale du système de transports, notamment eu égard aux objectifs de la politique des transports européenne: un nouvel équilibre entre les différents modes de transport, une plus grande efficacité des performances du transport par route en termes de logistique, la réduction de la consommation d'énergie et des émissions du secteur du transport routier.*

#### *Justification*

*Le système de taxation ne devrait représenter qu'une partie des mesures envisagées pour améliorer les performances environnementales du système de transport.*

## Amendement 18

### Proposition de directive – acte modificatif

#### Article 1 – point 1

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point b ter

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(b ter) «redevance pour coûts externes», une redevance perçue au moyen d'un péage aux fins de recouvrer les coûts supportés par un État membre en raison de la pollution atmosphérique due au trafic, **de la**

(b ter) "redevance pour coûts externes", une redevance perçue au moyen d'un péage aux fins de recouvrer les coûts supportés par un État membre en raison de la pollution atmosphérique **et** sonore due au

*pollution sonore due au trafic et de la congestion;*

*trafic, des dommages causés à la nature et au paysage, de la congestion et des accidents autres que ceux couverts par les assurances;*

## **Amendement 19**

### **Proposition de directive – acte modificatif**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point b quater

#### *Texte proposé par la Commission*

(b quater) «coût de la pollution atmosphérique due au trafic», le coût des dommages causés par le rejet dans l'air de certaines émissions nocives lors de l'utilisation d'un véhicule;

#### *Amendement*

(b quater) "coût de la pollution atmosphérique due au trafic", le coût des dommages causés par le rejet dans l'air de certaines émissions nocives lors de l'utilisation d'un véhicule, *y compris ses effets sur la santé*;

## **Amendement 20**

### **Proposition de directive – acte modificatif**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point b quinquies

#### *Texte proposé par la Commission*

(b quinquies) «coût de la pollution sonore due au trafic», le coût des dommages causés par le bruit émis par un véhicule ou créé par le déplacement d'un véhicule sur la surface de la route;

#### *Amendement*

(b quinquies) "coût de la pollution sonore due au trafic", le coût des dommages causés par le bruit émis par un véhicule ou créé par le déplacement d'un véhicule sur la surface de la route, *y compris ses effets sur la santé*;

## **Amendement 21**

### **Proposition de directive – acte modificatif**

#### **Article 1 – point 1**

Directive 1999/62/CE

Article 2 – point b sexies bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(b sexies bis) "coût des dommages causés à la nature et au paysage", le coût des dommages causés par la séparation spatiale ou les barrières, une diminution de la qualité des paysages, la perte d'espaces naturels et de biotopes, la perturbation des écosystèmes ainsi que la pollution des sols, des eaux de surface et des eaux souterraines;***

## **Amendement 22**

**Proposition de directive – acte modificatif**

**Article 1 – point 2**

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(4 bis) L'internalisation des coûts de transport externes, notamment ceux qui sont liés à l'environnement, doit être réalisée progressivement, afin de ne pas générer des coûts excessifs, qui pourraient avoir des répercussions négatives sur la compétitivité d'un quelconque moyen de transport.***

*Justification*

*L'internalisation doit être réalisée progressivement, de sorte que les charges ne deviennent pas des obstacles à la compétitivité d'un moyen de transport donné.*

## **Amendement 23**

**Proposition de directive – acte modificatif**

**Article 1 – point 2**

Directive 1999/62/CE

Article 7 bis – paragraphe 1 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Un État membre ne peut appliquer des***

***supprimé***

**taux annuels qu'aux véhicules  
immatriculés sur son territoire.**

*Justification*

*L'un des principaux objectifs de la directive relative à l'eurovignette est d'éviter la discrimination au sein de l'Union européenne.*

#### **Amendement 24**

**Proposition de directive – acte modificatif**

**Article 1 – point 2**

Directive 1999/62/CE

Article 7 bis – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. L'application de ces droits  
régulateurs pour lutter contre la  
congestion dans les zones densément  
peuplées ou fragiles ne devrait pas avoir  
d'effets discriminatoires sur le trafic de  
transit.**

*Justification*

*L'application de ces droits régulateurs pour lutter contre la congestion dans les zones densément peuplées ou fragiles ne devrait pas avoir d'effets discriminatoires sur le trafic de transit.*

#### **Amendement 25**

**Proposition de directive – acte modificatif**

**Article 1 – point 2**

Directive 1999/62/CE

Article 7 ter – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2. Les redevances pour coûts externes sont liées au coût de la pollution atmosphérique due au trafic, **au coût de la pollution sonore due au trafic, ou les deux**. Sur les tronçons de route touchés par la congestion, la redevance pour coûts externes peut aussi inclure le coût de la congestion pendant les périodes durant

2. Les redevances pour coûts externes sont liées au coût **du changement climatique et** de la pollution atmosphérique **et** sonore due au trafic, **aux dommages causés à la nature et au paysage et au coût des accidents dus au trafic autres que ceux couverts par les assurances**. Sur les tronçons de route touchés par la

lesquelles ces tronçons sont habituellement congestionnés.

congestion, la redevance pour coûts externes peut aussi inclure le coût de la congestion pendant les périodes durant lesquelles ces tronçons sont habituellement congestionnés.

## Amendement 26

### Proposition de directive – acte modificatif

#### Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Le montant de la redevance pour coûts externes pour chaque combinaison de classe de véhicule, de type de route et de moment est fixé conformément aux exigences minimales, **aux formules communes et aux coûts externes imputables maximaux** définis à l'annexe III bis.

#### *Amendement*

2. Le montant de la redevance pour coûts externes pour chaque combinaison de classe de véhicule, de type de route et de moment est fixé conformément aux exigences minimales **et aux méthodes communes pour le calcul des coûts externes** définis à l'annexe III bis.

## Amendement 27

### Proposition de directive – acte modificatif

#### Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 3 – point c

#### *Texte proposé par la Commission*

(c) le péage ne soit pas supérieur de 100 % au péage perçu au moment de la journée, au type de jour ou à la saison où il est le moins cher.

#### *Amendement*

(c) **sauf pour les taxes liées à la congestion**, le péage ne soit pas supérieur de 100 % au péage perçu au moment de la journée, au type de jour ou à la saison où il est le moins cher.

#### *Justification*

*Les coûts de la congestion sont considérés comme étant inclus dans la redevance d'infrastructure.*

## Amendement 28

**Proposition de directive – acte modificatif**

**Article 1 – point 2**

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 3 – point c bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(c bis) les taxes perçues au titre de la congestion ne sont pas supérieures de plus de 200 % à celles perçues au moment de la journée, au type de jour ou à la saison où elles sont le moins élevées; lorsque le montant total des recettes liées à la congestion est explicitement dépensé pour réduire la congestion grâce à des solutions de STI sur les routes où les taxes pour congestion ont été perçues, la redevance pour congestion ne doit pas être supérieure de plus de 400 % à celle perçue au moment de la journée, au type de jour ou à la saison où elle est le moins élevée.*

*Justification*

*Les coûts de la congestion sont considérés comme étant inclus dans la redevance d'infrastructure.*

**Amendement 29**

**Proposition de directive – acte modificatif**

**Article 1 – point 4**

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2. Les États membres qui perçoivent une redevance pour coûts externes veillent à ce que les recettes générées par cette redevance soient affectées à des mesures visant à faciliter une tarification efficace, à réduire à la source la pollution due au transport routier et à en atténuer les effets, à améliorer les performances des véhicules en matière d'émission de CO<sub>2</sub> *et de consommation de carburant* et à

2. Les États membres qui perçoivent une redevance pour coûts externes veillent à ce que les recettes générées par cette redevance soient affectées à des mesures visant à faciliter une tarification efficace, à réduire à la source la pollution *(atmosphérique et sonore)* due au transport routier et à en atténuer les effets, à améliorer les performances des véhicules en matière d'émission de CO<sub>2</sub>, *à améliorer*

construire *des* infrastructures *alternatives* pour les usagers des transports.

*les infrastructures existantes, à développer les systèmes de gestion du trafic visant à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et à construire un réseau d'infrastructures de transport équilibré, répondant aux besoins et visant à réduire les coûts externes.*

### Amendement 30

#### Proposition de directive – acte modificatif

##### Article 1 – point 4

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Les États membres qui perçoivent une redevance d'infrastructure décident de l'utilisation des recettes générées par cette redevance. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances devraient être destinées au secteur des transports et *à l'optimisation* du *système* de transport dans son ensemble.

Les États membres qui perçoivent une redevance d'infrastructure décident de l'utilisation des recettes générées par cette redevance. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances devraient être destinées au secteur des transports, *par exemple, par le biais de l'installation et de la maintenance de systèmes de péage interopérables (par satellite) tels que visés à la directive 2004/52/CE, de l'optimisation de la logistique, de la gestion du trafic et des nœuds intermodaux du réseau de transport dans son ensemble, de la réduction du bruit à la source, d'investissements dans des infrastructures pour développer des moyens de transport plus sûrs et plus économes en pétrole, tels que le transport ferroviaire, le transport par voies d'eau durable et par canalisation.*

## Amendement 31

### Proposition de directive – acte modificatif

#### Annexe

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – titre

*Texte proposé par la Commission*

EXIGENCES MINIMALES POUR LA  
PERCEPTION D'UNE REDEVANCE  
FONDÉE SUR LES COÛTS EXTERNES  
ET **ÉLÉMENTS DE COÛT EXTERNE**  
**IMPUTABLES MAXIMAUX**

*Amendement*

EXIGENCES MINIMALES ET  
**MÉTHODES COMMUNES** POUR LA  
PERCEPTION D'UNE REDEVANCE  
FONDÉE SUR LES COÛTS EXTERNES

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Taxation des poids lourds
<b>Références</b>	COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD)
<b>Commission compétente au fond</b>	TRAN
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 2.9.2008
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Claude Turmes 15.9.2008
<b>Examen en commission</b>	16.10.2008      13.11.2008
<b>Date de l'adoption</b>	11.12.2008
<b>Résultat du vote final</b>	+:            21 -:            0 0:            10
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	John Attard-Montalto, Jan Březina, Jorgo Chatzimarkakis, Dragos Florin David, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, Fiona Hall, Erna Hennicot-Schoepges, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Vladimír Remek, Teresa Riera Madurell, Britta Thomsen, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Manuel António dos Santos, Neena Gill, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	Louis Grech, Aurelio Juri, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Rosa Miguélez Ramos, María Sornosa Martínez