

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

A6-0066/2009

18.2.2009

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
(COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Saïd El Khadraoui

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, les modifications souhaitées sont indiquées en ***gras et italique***. Pour les actes modificatifs, les parties reprises telles quelles d'une disposition existante que le Parlement souhaite amender, alors que la Commission ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...]. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS	3
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE	3
PROCÉDURE.....	3

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

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

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2008)0436),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71, paragraphe 1, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0276/2008),
 - vu l'article 51 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (A6-0066/2009),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Amendment 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

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.

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 suivantes, à savoir 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

Texte proposé par la Commission

(2) L'objectif de réduction des incidences néfastes des transports doit être atteint en veillant à éviter de créer des obstacles disproportionnés à la liberté de circulation, dans l'intérêt d'une croissance économique saine et du bon fonctionnement du marché intérieur.

Amendement

(2) L'objectif de réduction des incidences néfastes des transports doit être atteint en veillant à éviter de créer des obstacles disproportionnés à la liberté de circulation, dans l'intérêt d'une croissance économique saine et du bon fonctionnement du marché intérieur. ***Il convient également de souligner que le principe de l'internalisation des coûts externes équivaut à un instrument de gestion et que les usagers de la route et les secteurs industriels qui en dépendent devraient être incités à exploiter et à étendre leurs capacités respectives en matière de transport respectueux de l'environnement, notamment par le changement du***

comportement des conducteurs ou la poursuite du développement technologique. Il importe au plus haut point de trouver les moyens de réduire les dommages causés par le transport routier et non pas de se contenter d'utiliser les recettes obtenues pour couvrir les coûts occasionnés.

Justification

Cet ajout s'efforce de faire valoir que le principe de l'internalisation des coûts externes doit essentiellement être considéré comme un instrument approprié de gestion, dès lors qu'il est question de réformer l'organisation actuelle du trafic ou du secteur des transports, d'adapter ce dernier aux défis futurs, de réduire les dommages qu'il cause et non pas seulement de couvrir les coûts occasionnés par de tels dommages. Un prélèvement supplémentaire qui aurait une visée purement fiscale est à rejeter.

Amendement 3

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 transport qui tiennent compte de leurs particularités.

Amendement

(5) Afin de progresser dans le sens d'un système de transport durable, les prix des transports doivent mieux refléter les coûts ***externes*** résultant de l'utilisation de véhicules, trains, avions ou bateaux. Pour ce faire, il est nécessaire d'adopter une approche ***cohérente et ambitieuse*** dans tous les modes de transport qui tiennent compte de leurs particularités.

Justification

Pour s'assurer que les mesures prises pour internaliser les coûts externes s'appliquent à tous les modes de transport afin de garantir un traitement égal de ces différents modes de

transport.

Amendement 4

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis) D'autres modes de transport ont déjà commencé à internaliser les coûts externes et la législation communautaire applicable en la matière met en œuvre cette internalisation par étapes ou, du moins, ne s'y oppose pas. Pour lutter contre les émissions de CO₂, il convient d'inclure l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE).

L'approvisionnement en électricité pour les trains est également couvert par le SCEQE et le transport maritime devrait incessamment entrer dans le SCEQE. D'autres coûts externes peuvent être internalisés par le biais des redevances aéroportuaires, qui peuvent être modulées en fonction de l'impact sur l'environnement, et par des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire conformément à la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire. De plus, la Commission doit proposer une refonte du premier paquet ferroviaire afin de mettre en place des systèmes de redevances d'utilisation des voies modulées en fonction du bruit.

¹ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

Justification

L'inventaire dressé par la Commission sur l'écologisation des transports (COM(2008)0433) donne un aperçu de la diversité et du nombre de mesures déjà en place pour réduire les effets négatifs des transports. L'analyse d'impact: Stratégie pour une internalisation des coûts externes (SEC(2008)2208) porte sur l'internalisation des coûts externes liés au bruit, à la

pollution de l'air, au changement climatique, aux embouteillages et aux accidents produits par tous les modes de transport par le biais d'instruments de tarification comme des redevances, des taxes ou des permis d'échange.

Amendement 5

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter) En vertu de l'article 7 de la directive 2001/14/CE, qui établit les principes de tarification pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, l'internalisation des coûts est possible. Cependant, afin de moduler plus largement les redevances d'accès aux voies et d'avoir une internalisation complète des coûts externes dans le secteur du rail, il est indispensable que le secteur du transport routier applique également une taxation des coûts externes.

Justification

L'article 7 de la directive 2001/14/CE établit les principes de tarification dans le secteur ferroviaire. En vertu de cette directive, le gestionnaire de l'infrastructure est tenu de percevoir une redevance pour tous les trains ayant accès à l'infrastructure afin de recouvrer les coûts liés à l'exploitation du service ferroviaire. La taxation des coûts liés à la rareté et aux effets sur l'environnement est également autorisée. L'article 7, paragraphe 5, est cependant restrictif: "La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique également, à un niveau comparable, aux modes de transport concurrents."

Amendement 6

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 quater) Dans le secteur des transports routiers, plusieurs taxes et prélèvements

sont déjà d'application, y compris des taxes et redevances visant à compenser en partie les coûts externes tels que le CO₂, comme c'est par exemple le cas pour les droits d'accise sur le carburant.

Amendement 7

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) L'analyse d'impact montre que l'application de péages calculés en fonction du coût de la pollution et, sur les axes saturés, en fonction du coût de la congestion, ***aurait un effet bénéfique sur le système de transport et contribuerait à l'accomplissement de la stratégie communautaire*** de lutte contre le changement climatique. Cela permettrait de réduire la congestion et la pollution générée localement en encourageant l'utilisation de véhicules plus propres, en optimisant la logistique et en diminuant le nombre de retours à vide. Cela contribuerait grandement, de manière indirecte, à réduire la consommation de carburant et à lutter contre le changement climatique. Les péages dont le calcul comporte un élément de coût lié à la congestion pour l'utilisation d'axes encombrés ***contribueront plus efficacement à réduire la congestion si les États membres incluent dans un dispositif de même nature les autres usagers de la route auxquels la directive ne s'applique pas.***

Amendement

(7) L'analyse d'impact montre que l'application de péages calculés en fonction du coût de la pollution et, sur les axes saturés, en fonction du coût de la congestion, ***peut contribuer ou mener à une circulation routière plus efficace et plus compatible avec l'environnement et contribuer à l'accomplissement de la stratégie de l'UE de lutte contre le changement climatique.*** Cela permettrait de réduire la congestion et la pollution générée localement en encourageant l'utilisation de véhicules plus propres, en optimisant la logistique et en diminuant le nombre de retours à vide. Cela contribuerait grandement, de manière indirecte, à réduire la consommation de carburant et à lutter contre le changement climatique. Les péages dont le calcul comporte un élément de coût lié à la congestion pour l'utilisation d'axes encombrés ***ne pourront être efficaces que s'ils sont partie intégrante d'un plan d'action comportant des mesures concernant d'autres usagers de la route auxquels la directive ne s'applique pas, comme des dispositifs de tarification similaires ou des mesures produisant un effet équivalent comme des restrictions de circulation et des voies réservées aux véhicules à forte occupation de voyageurs. Néanmoins, il n'est pas encore suffisamment prouvé, jusqu'à présent, que de telles applications de péage aient***

considérablement contribué à modifier la répartition modale.

Amendement 8

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) *Les coûts de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et de la congestion, par exemple les coûts sanitaires, y compris le coût des soins médicaux, les pertes de récoltes et autres pertes de production, et les coûts en termes de bien-être, sont supportés sur le territoire de l'État membre dans lequel se déroule l'opération de transport.* Le principe du pollueur-payeur sera mis en œuvre par la tarification des coûts externes, ce qui contribuera également à la réduction des coûts externes.

Amendement

(8) Le principe du pollueur-payeur sera mis en œuvre par la tarification des coûts externes, ce qui contribuera également à la réduction des coûts externes.

Amendement 9

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Le modèle mis au point par la Commission pour le calcul des coûts ***de la pollution atmosphérique et de la pollution sonore dues au trafic ainsi que de la congestion*** fournit des méthodes fiables et une série de valeurs unitaires qui peuvent déjà servir de base pour le calcul des droits d'usage des routes.

Amendement

(9) Le modèle mis au point par la Commission pour le calcul des coûts fournit des méthodes fiables et une série de valeurs unitaires qui peuvent déjà servir de base pour le calcul des droits d'usage des routes.

Amendement 10

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

9 bis) Afin que les entreprises européennes de transport reçoivent des signaux clairs en matière de tarification en vue de l'optimisation de leurs pratiques, il conviendrait de s'efforcer à moyen terme de parvenir à une convergence dans le calcul des coûts externes pour tous les systèmes européens de taxation.

Justification

Un trop grand nombre de possibilités différentes de calcul des coûts externes déboucherait sur un système opaque de taxation au sein de l'Union européenne. Ainsi, les transporteurs européens ne recevraient pas de signaux clairs en matière de tarification en vue de renouveler leur flotte et d'optimiser leur logistique. Il convient donc à moyen terme de s'efforcer de parvenir à une convergence en matière de calcul des facteurs de coûts externes.

Amendement 11

Proposition de directive – acte modificatif
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) Les droits d'usage fondés sur la durée et perçus sur une base journalière, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle ne doivent pas désavantager les usagers occasionnels, étant donné qu'une grande partie d'entre eux est vraisemblablement étrangère. Un rapport plus précis entre les taux journalier, hebdomadaire, mensuel et annuel doit donc être fixé.

(12) Les droits d'usage fondés sur la durée et perçus sur une base journalière, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle ne doivent pas désavantager les usagers occasionnels, étant donné qu'une grande partie d'entre eux est vraisemblablement étrangère. Un rapport plus précis entre les taux journalier, hebdomadaire, mensuel et annuel doit donc être fixé. ***Pour des raisons d'efficacité et d'équité, les droits d'usage fondés sur la durée doivent être considérés comme un instrument de transition vers un système de droit imposé aux infrastructures. L'abandon progressif des systèmes de droit d'usage fondé sur la durée doit, par conséquent, être pris en considération. Les États membres ayant***

une frontière commune avec des pays tiers devraient être autorisés à déroger à la présente disposition et à continuer à appliquer des systèmes de tarification en fonction de la durée aux poids lourds attendant aux points de passage frontaliers.

Amendement 12

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(17) En outre, l'autorité qui détermine la redevance pour coûts externes ne doit pas avoir d'intérêt direct à fixer un montant trop élevé et doit donc être indépendante de l'organisme qui recouvre et gère les recettes de péage. L'expérience a montré que le fait de majorer le montant des péages en zone montagneuse pour financer des projets prioritaires du réseau transeuropéen n'est pas une solution viable ***pour les exploitants d'infrastructures si, en raison de l'augmentation du péage, le trafic est détourné dans de telles proportions que cela entraîne une perte de recettes.*** Pour pallier ce problème, ***il convient d'autoriser une majoration sur les axes sur lesquels le trafic pourrait autrement se détourner.***

Amendement

(17) En outre, l'autorité qui détermine la redevance pour coûts externes ne doit pas avoir d'intérêt direct à fixer un montant trop élevé et doit donc être indépendante de l'organisme qui recouvre et gère les recettes de péage. L'expérience a montré que le fait de majorer le montant des péages en zone montagneuse pour financer des projets prioritaires du réseau transeuropéen n'est pas une solution viable ***si la définition d'un corridor ne correspond pas à la réalité du flux de trafic.*** Pour pallier ce problème, ***le corridor pour lequel une majoration pourrait être autorisée devrait comprendre en particulier des sections routières sur lesquelles l'introduction d'une majoration entraînerait un détournement du trafic vers le projet prioritaire concerné.***

Justification

Amendement 13

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) Pour faire passer au premier plan la construction de projets prioritaires d'intérêt

Amendement

(18) Pour faire passer au premier plan la construction de projets prioritaires d'intérêt

communautaire, les États membres qui ont la possibilité d'appliquer une majoration doivent opter pour cette solution avant de percevoir une redevance pour les coûts externes. ***Pour éviter de taxer indûment les usagers, une redevance pour coûts externes ne doit pas être combinée à une majoration, à moins que les coûts externes n'excèdent le montant de la majoration déjà perçue. Si tel est le cas, il convient alors de déduire le montant de la majoration du montant de la redevance pour coûts externes.***

communautaire, les États membres qui ont la possibilité d'appliquer une majoration doivent opter pour cette solution avant de percevoir une redevance pour les coûts externes.

Justification

Étant donné que les majorations servent à financer des infrastructures de transport nouvelles, davantage respectueuses de l'environnement, et non pas d'autres mesures permettant de réduire les coûts externes, il conviendrait donc de prévoir la possibilité de prélever une redevance pour coûts externes en sus d'une majoration, afin de pouvoir instituer des mesures concrètes de réduction des coûts externes également sur les tronçons faisant l'objet d'une majoration.

Amendement 14

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) La tarification des coûts externes au moyen de péages influencera davantage les décisions en matière de transport si les usagers connaissent ces coûts. Ces coûts doivent donc être indiqués séparément sur un relevé, une facture ou un document équivalent délivré par l'exploitant du péage. Un tel document doit en outre permettre aux transporteurs routiers de répercuter plus facilement le montant de la redevance pour coûts externes sur le transporteur ou sur tout autre client.

Amendement

(21) La tarification des coûts externes au moyen de péages influencera davantage les décisions en matière de transport si les usagers connaissent ces coûts. Ces coûts doivent donc être indiqués séparément sur un relevé ***compréhensible***, une facture ou un document équivalent délivré par l'exploitant du péage. Un tel document doit en outre permettre aux transporteurs routiers de répercuter plus facilement le montant de la redevance pour coûts externes sur le transporteur ou sur tout autre client.

Justification

Dans l'intérêt de la transparence, il est absolument nécessaire que l'exploitant du péage dispose d'un relevé, d'une facture ou d'un autre document compréhensibles quelles que soient les connaissances linguistiques.

Amendement 15

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) L'utilisation de systèmes de péage électroniques est indispensable pour éviter de gêner la fluidité du trafic et empêcher localement les incidences néfastes sur l'environnement causées par les files d'attentes aux barrières de péage. Il convient donc d'assurer que **la redevance** pour coûts externes **soit recouverte** par un système de ce type, qui réponde aux exigences de la 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, **laquelle** prévoit des mesures appropriées et proportionnées visant à garantir que les questions d'ordre technique, juridique **ou commercial, ainsi que celles portant sur la** protection des données et de la vie privée, soient convenablement prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes de péage électroniques. Ces systèmes doivent de plus être conçus sans barrières et de façon à pouvoir être étendus à tout axe parallèle à peu de frais. Il convient toutefois de prévoir une période de transition permettant de procéder aux adaptations nécessaires.

Amendement

(22) L'utilisation de systèmes de péage électroniques est indispensable pour éviter de gêner la fluidité du trafic et empêcher localement les incidences néfastes sur l'environnement causées par les files d'attentes aux barrières de péage. Il convient donc d'assurer que **les redevances** pour **utilisation de l'infrastructure et** coûts externes **soient recouvertes** par un système de ce type, qui réponde aux exigences de la 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 **qui** prévoit des mesures appropriées et proportionnées visant à garantir que les questions d'ordre technique, juridique, **commerciale, de** protection des données et de la vie privée soient convenablement prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes de péage électroniques. Ces systèmes doivent de plus être conçus sans barrières et de façon à pouvoir être étendus à tout axe parallèle à peu de frais. Il convient toutefois de prévoir une période de transition permettant de procéder aux adaptations nécessaires.

Justification

Aucune différence ne devrait être faite entre les systèmes de perception des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes.

Amendement 16

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) Il importe que les objectifs de la présente directive soient réalisés selon des modalités ne portant pas atteinte au bon fonctionnement du marché intérieur. De plus, il convient d'éviter qu'à l'avenir, les conducteurs de poids lourds se retrouvent, dans leur cabine face à des boîtiers électroniques de plus en plus incompatibles et onéreux, courant ainsi le risque de commettre des erreurs en les utilisant. La prolifération des technologies est inacceptable. Il convient, par conséquent, de mettre en place, dans les meilleurs délais, l'interopérabilité des systèmes de péage au niveau communautaire, comme le prévoit la directive 2004/52/CE. L'objectif devrait être d'équiper le véhicule d'une seule installation, qui soit en mesure d'appliquer divers tarifs, selon les péages qui sont applicables dans les divers États membres.

Amendement 17

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 22 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 ter) La Commission devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'un système véritablement interopérable, au sens de la directive 2004/52/CE, puisse être mis en place d'ici la fin 2010.

Amendement 18

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

(23 bis) 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 19

Proposition de directive – acte modificatif
Considérant 24

Texte proposé par la Commission

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 ***devraient*** 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 CO₂ et de consommation de carburant et de construire des infrastructures alternatives pour les usagers

(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 prioritairement*** être utilisées pour ***réduire et éliminer, dans la mesure du possible, les coûts externes induits par les transports routiers. Elles peuvent également être utilisées pour*** 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 ***routiers*** en matière d'émission de CO₂ et

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 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.

de consommation de carburant et **d'améliorer l'infrastructure routière existante ou** 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 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.

Amendement 20

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(25) Pour favoriser l'interopérabilité des dispositifs de péage, plusieurs États membres **devraient** être **autorisés** à collaborer pour la mise en place d'un système commun de péage, à condition de respecter certaines exigences.

Amendement

(25) Pour favoriser l'interopérabilité des dispositifs de péage, plusieurs États membres **doivent** être **incités** à collaborer pour la mise en place d'un système commun de péage, à condition de respecter certaines exigences. **La Commission soutient les États membres désireux de collaborer pour mettre en place un dispositif commun de péage sur leur territoire commun.**

Amendement 21

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 26

Texte proposé par la Commission

(26) Une évaluation approfondie de l'expérience acquise dans les États membres qui appliquent une redevance pour coûts externes, conformément à la présente directive, doit être envoyée en temps voulu par la Commission au Parlement européen et au Conseil. Cette évaluation doit également comporter une analyse des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la stratégie de lutte contre le changement climatique, et plus particulièrement du processus de définition d'une taxe commune sur les carburants liée au changement climatique dans la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, y compris du carburant utilisé par les poids lourds. ***À la lumière de ces progrès, il convient de tenir compte de la question des émissions de dioxyde de carbone et de poursuivre l'analyse de toutes autres mesures supplémentaires appropriées.***

Amendement

(26) Une évaluation approfondie de l'expérience acquise dans les États membres qui appliquent une redevance pour coûts externes, conformément à la présente directive, doit être envoyée en temps voulu par la Commission au Parlement européen et au Conseil. Cette évaluation doit également comporter une analyse des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la stratégie de lutte contre le changement climatique, et plus particulièrement du processus de définition d'une taxe commune sur les carburants liée au changement climatique dans la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, y compris du carburant utilisé par les poids lourds. ***Il convient également de procéder à une évaluation globale de l'internalisation des coûts externes de tous les autres modes de transport qui servira de base à de nouvelles propositions législatives sur l'internalisation des coûts externes d'autres modes de transport. Ceci devrait permettre l'introduction d'un système équitable et compétitif d'internalisation des coûts externes évitant toute distorsion du marché intérieur de tous les modes de transport.***

Amendement 22

Proposition de directive – acte modificatif Considérant 27

Texte proposé par la Commission

(27) L'article 55, paragraphe 2, du

RR\769997FR.doc

Amendement

(27) L'article 55, paragraphe 2, du

19/71

PE414.029v02-00

règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion et abrogeant le règlement (CE) n° 1260/1999 prévoit que les recettes provenant de taxes supportées directement par les usagers doivent être prises en compte dans la détermination du déficit de financement dans le cas de projets générateurs de recettes. Cependant, puisque les recettes résultant d'une redevance pour coûts externes sont affectées à des projets visant à réduire à la source la pollution due au transport routier, à en atténuer les effets, à diminuer les émissions de CO₂ *et* à améliorer les performances énergétiques des véhicules, ainsi qu'à créer des infrastructures alternatives pour les usagers de transport, elles ne doivent pas être prises en compte dans le calcul du déficit de financement.

règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion et abrogeant le règlement (CE) n° 1260/1999 prévoit que les recettes provenant de taxes supportées directement par les usagers doivent être prises en compte dans la détermination du déficit de financement dans le cas de projets générateurs de recettes. Cependant, puisque les recettes résultant d'une redevance pour coûts externes sont affectées à des projets visant à réduire à la source la pollution due au transport routier, à en atténuer les effets, à diminuer les émissions de CO₂, à améliorer les performances énergétiques des véhicules, *et à améliorer l'infrastructure routière existante* ainsi qu'à créer des infrastructures alternatives pour les usagers de transport, elles ne doivent pas être prises en compte dans le calcul du déficit de financement

Justification

Les recettes doivent être affectées de façon précise et porter particulièrement sur le secteur du transport routier. Pour obtenir l'adhésion de ce secteur, il faut faire en sorte que l'argent qu'il dépense pour les coûts externes soit utilisé pour réduire ceux-ci, en particulier dans ce secteur lui-même.

Amendement 23

Proposition de directive – acte modificatif **Considérant 29**

Texte proposé par la Commission

(29) La Commission doit notamment être habilitée à adapter les annexes 0, III, III bis et IV au progrès scientifique et technique, et les annexes I et *II* à l'inflation. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, elles doivent être arrêtées selon la procédure de

Amendement

(29) La Commission doit notamment être habilitée à adapter les annexes 0, III, III bis et IV au progrès scientifique et technique, et les annexes I, *II* et *III bis* à l'inflation. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, elles doivent être arrêtées selon la procédure de

réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

Amendement 24

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 1

Directive 1999/62/CE

Article 2, point b bis)

Texte proposé par la Commission

b bis) «redevance d'infrastructure», une redevance perçue au moyen d'un péage aux fins de recouvrer les coûts d'infrastructure supportés par un État membre;

Amendement

b bis) «redevance d'infrastructure», une redevance perçue au moyen d'un péage aux fins de recouvrer les coûts d'infrastructure supportés par un **ou plusieurs** État(s) membre(s) **si le projet a fait l'objet d'une réalisation commune**;

Justification

Lorsque des tronçons frontaliers de projets RTE-T ont été réalisés en commun par plusieurs États membres qui se sont partagé les coûts de construction et de fonctionnement, les redevances d'infrastructure y afférant doivent tenir compte de cette situation particulière.

Amendement 25

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage sur leur réseau routier **ou sur certains tronçons dudit réseau** selon les conditions énoncées aux **paragraphes 2, 3 et 4** du présent article et **aux articles 7 bis à 7 undecies**.

Amendement

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage sur **le réseau routier transeuropéen ou sur n'importe quel tronçon de leur réseau routier sur lequel s'effectue de façon habituelle un transport international significatif de marchandises** selon les conditions énoncées aux **paragraphes 2, 3 et 4** du présent article et

Justification

Cette directive doit permettre la libre circulation des marchandises dans l'Union tout en garantissant l'égalité de traitement entre les transporteurs. Il convient donc de l'appliquer sur tout le réseau transeuropéen de transport ainsi que sur toutes les routes concernées habituellement par un transport international de marchandises. Sur le reste du réseau routier, il faut éviter une surcharge administrative non justifiée car il n'y a pas de transport international significatif. Les Etats y restent cependant libres d'introduire une taxation dans le respect des règles du Traité.

Amendement 26

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres n'imposent pas sur leur territoire cumulativement des péages et des droits d'usage ***pour une catégorie de véhicule donnée***. Toutefois, un État membre qui impose un droit d'usage sur son réseau peut également imposer des péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col.

Amendement

2. Les États membres n'imposent pas sur leur territoire cumulativement des péages et des droits d'usage. Toutefois, un État membre qui impose un droit d'usage sur son réseau peut également imposer des péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col.

Justification

Suppression jugée nécessaire pour exclure toute possibilité de système parallèle: tarification basée sur la durée pour les utilitaires légers, tarification basée sur la distance pour les poids lourds, par exemple.

Amendement 27

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 5 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

5. Jusqu'au 31.12.11, un État membre peut décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de

Amendement

5. Jusqu'au 31.12.11, un État membre peut décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de

12 tonnes ou plus. À partir du **1er janvier 2012**, les péages et/ou les droits d'usage sont appliqués à tous les véhicules au sens de l'**article 2**, point d), **à moins qu'un État membre ne considère qu'une extension aux véhicules de moins de 12 tonnes:**

12 tonnes ou plus. À partir du **1er janvier 2012**, les péages et/ou les droits d'usage sont appliqués à tous les véhicules au sens de l'**article 2**, point d).

Justification

En 2006, le législateur avait déjà décidé d'une extension aux véhicules de 3,5 tonnes. Accorder une dérogation sur cette base reviendrait de fait à avoir un champ d'application totalement arbitraire. Les États membres sont libres d'imposer une taxation pour les routes secondaires s'ils craignent l'emprunt d'itinéraires de contournement.

Amendement 28

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 5 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) aurait des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion ou la santé; ou

supprimé.

Justification

En 2006, le législateur avait déjà décidé d'une extension aux véhicules de 3,5 tonnes. Accorder une dérogation sur cette base reviendrait de fait à avoir un champ d'application totalement arbitraire. Les États membres sont libres d'imposer une taxation pour les routes secondaires s'ils craignent l'emprunt d'itinéraires de contournement.

Amendement 29

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 – paragraphe 5 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) entraînerait des frais administratifs

supprimé.

supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

Justification

En 2006, le législateur avait déjà décidé d'une extension aux véhicules de 3,5 tonnes. Accorder une dérogation sur cette base reviendrait de fait à avoir un champ d'application totalement arbitraire. En ce qui concerne le point a): Les États membres sont libres d'imposer une taxation pour les routes secondaires s'ils craignent l'emprunt d'itinéraires de contournement.

Amendement 30

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 bis – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

1. Les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure et peuvent être acquittés pour une journée, une semaine, un mois ou un an. En particulier, le taux **annuel ne doit pas être inférieur à 80 fois le taux journalier**, le **taux mensuel** ne doit pas être **inférieur à 13 fois le taux journalier** et le taux hebdomadaire ne doit pas être **inférieur à 5 fois le taux journalier**.

Amendement

1. Les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure et peuvent être acquittés pour une journée, une semaine, un mois ou un an. En particulier, le taux mensuel ne doit pas être **supérieur à 10% du taux annuel** et le taux hebdomadaire ne doit pas être **supérieur à 2,7% du taux annuel**.

Justification

Pour éviter l'application de droits d'usage disproportionnés.

Amendement 31

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

Justification

L'une des principales raisons de l'adoption de la directive Eurovignette est d'éviter toute discrimination au sein de l'UE.

Amendement 32

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 ter - alinéa 1

Texte proposé par la Commission

1. Les redevances d'infrastructure sont fondées sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée est liée aux coûts de construction et aux coûts d'exploitation, d'entretien *et* de développement du réseau d'infrastructure concerné. Les redevances d'infrastructure moyennes pondérées peuvent aussi comprendre une rémunération du capital ou une marge bénéficiaire conforme aux conditions du marché.

Amendement

1. Les redevances d'infrastructure sont fondées sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée est liée aux coûts de construction et aux coûts d'exploitation, d'entretien, de développement du réseau d'infrastructure concerné ***et de garantie des normes de sécurité sur ledit réseau.*** Les redevances d'infrastructure moyennes pondérées peuvent aussi comprendre une rémunération du capital ou une marge bénéficiaire conforme aux conditions du marché.

Justification

Le respect des exigences de sécurité routière est crucial pour éviter les coûts causés par les accidents. Or le respect de ces obligations exige des investissements dans les équipements (centres d'essai et lieux de contrôle des poids lourds) et entraîne des dépenses liées au personnel de sécurité. Dans certains pays, ces fonctions de contrôle sont même confiées aux autorités régionales ou territoriales qui sont confrontées à des difficultés énormes compte tenu de l'augmentation du transport de marchandises par route.

Amendement 33

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 ter – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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 fondée sur les coûts externes peut aussi inclure le coût de la congestion pendant les périodes durant lesquelles ces axes routiers sont habituellement congestionnés.

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 des tronçons de route désignés connaissant des problèmes de congestion, la redevance pour coûts externes peut aussi inclure le coût de la congestion que génèrent les véhicules qui en font l'objet pendant les périodes durant lesquelles on approche habituellement des limites de capacité d'utilisation de ces tronçons de route

Avant l'instauration d'une redevance liée à la congestion, l'État membre concerné établit un plan d'action identifiant, sur la base d'une analyse coûts/avantages, les mesures envisageables pour accroître la capacité des sections de routes concernées en réduisant le volume du trafic ou en construisant de nouvelles infrastructures. Ce plan d'action s'applique à tous les usagers de la route qui génèrent la congestion.

La redevance liée à la congestion n'induit pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route générant de la congestion ni des distorsions de concurrence entre les opérateurs et dès lors une redevance ayant un effet équivalent est appliquée à tous les autres usagers de la route qui génèrent de la congestion.

Justification

Amendement 34

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les redevances pour coûts externes varient en fonction du type de route, de la catégorie d'émission EURO ainsi que de la période dans les cas où la redevance inclut le coût de la congestion ou de la pollution sonore due au trafic.

Amendement

1. Les redevances pour coûts externes varient en fonction du type de route, de la catégorie d'émission EURO (***annexe III bis, tableau 1***) ainsi que de la période dans les cas où la redevance inclut le coût de la congestion ou de la pollution sonore due au trafic.

Justification

Amendement 35

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. Ne sont pas soumis aux redevances visées aux paragraphes 1 et 2 les véhicules qui respectent à l'avance les futures normes EURO en matière d'émissions devant entrer en vigueur aux dates prévues par la réglementation en la matière.

Justification

Le fait de prévoir des redevances pour ceux qui ont rénové leur parc automobile ou qui disposent de véhicules ayant une faible incidence sur l'environnement non seulement ne contribuerait pas à la réalisation des objectifs arrêtés par la proposition de révision, mais entraînerait au contraire un ralentissement du processus de rénovation des parcs automobiles et de réduction des émissions, étant donné que moins de ressources seraient disponibles pour investir dans de nouveaux véhicules.

Amendement 36

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 quater – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Le montant de la redevance pour coûts externes est fixé par **une autorité désignée par l'État membre à cet effet**. Cette **autorité** est juridiquement et financièrement indépendante de l'organisme chargé de la gestion et du recouvrement de tout ou partie de la redevance. **Toutefois, si cet organisme est contrôlé par l'État membre, l'autorité peut être une entité administrative de cet État.**

Amendement

3. Le montant de la redevance pour coûts externes est fixé par **chaque** État membre. **Si un État membre désigne une autorité pour cette tâche, elle** est juridiquement et financièrement indépendante de l'organisme chargé de la gestion et du recouvrement de tout ou partie de la redevance.

Justification

Le système doit présenter une souplesse suffisante pour les diverses procédures existantes.

Amendement 37

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 sexies – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

(1) Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses, et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, sous réserve que:

Amendement

(1) Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses **et les agglomérations urbaines**, et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, sous réserve que:

Justification

Les agglomérations urbaines peuvent également être concernées par la congestion, ce qui peut justifier une majoration de la redevance.

Amendement 38

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 sexies – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) les recettes générées par la majoration soient investies dans le financement de **la construction de projets prioritaires d'intérêt européen, indiqués à l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE, qui contribuent** directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et sont situés dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée;

Amendement

a) les recettes générées par la majoration soient investies dans le financement de projets **qui sont conçus pour encourager une mobilité durable et contribuer** directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et sont situés dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée;

Justification

Les États membres devraient pouvoir utiliser les recettes selon leurs propres priorités pour l'amélioration des infrastructures de transport en général.

Amendement 39

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 sexies – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

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 quinquies, sauf si les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de projets **prioritaires d'intérêt commun** comprenant des infrastructures situées dans des régions montagneuses, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 %;

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 quinquies, sauf si les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de projets **conçus pour encourager une mobilité durable et** comprenant des infrastructures situées dans des régions montagneuses, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 %;

Justification

Les États membres devraient pouvoir utiliser les recettes selon leurs propres priorités pour l'amélioration des infrastructures de transport en général.

Amendement 40

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 sexies – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance pour coûts externes calculée conformément à l'article 7 quater. *supprimé.*

Justification

La raison pour laquelle une majoration est appliquée est de donner aux États membres des possibilités supplémentaires de financer la construction de projets prioritaires présentant un intérêt communautaire et n'est pas liée à l'internalisation des coûts externes.

Amendement 41

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les taux des péages qui comprennent uniquement une redevance d'infrastructure font l'objet de variations en fonction de la classe d'émission EURO, de telle manière qu'ils ne soient jamais supérieurs de plus de 100 % au montant du péage perçu pour des véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes.

1. Les taux des péages qui comprennent uniquement une redevance d'infrastructure font l'objet de variations en fonction de la classe d'émission EURO (**annexe III bis, tableau 1**), de telle manière qu'ils ne soient jamais supérieurs de plus de 100 % au montant du péage perçu pour des véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes.

Justification

Amendement 42

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 septies – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant la classe d'émission EURO du véhicule, les États membres peuvent appliquer des péages allant jusqu'au niveau maximal exigible.

Amendement

2. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant la classe d'émission EURO du véhicule, les États membres peuvent appliquer des péages allant jusqu'au niveau maximal exigible, **à condition qu'une régularisation a posteriori soit possible, avec remboursement de l'excédent perçu.**

Justification

Il est nécessaire de prévoir une procédure permettant à l'usager de recevoir la différence au cas où, en l'absence de tous les documents à bord, un montant supérieur au montant dû aurait été perçu.

Amendement 43

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) le péage ne soit pas supérieur de **500%** au péage perçu au moment de la journée, au type de jour ou à la saison où il est le moins cher.

Justification

Les États membres doivent avoir une marge de manœuvre suffisante pour faire la différence entre période du jour et période de la saison.

Amendement 44

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Dans un délai de six mois suivant la réception de toutes les informations requises en vertu du paragraphe 1, la Commission rend un avis indiquant si les obligations énoncées à l'article 7 quinquies sont respectées. Les avis de la Commission sont mis à la disposition du comité visé à l'article 9 quater.

Amendement

2. Dans un délai de six mois suivant la réception de toutes les informations requises en vertu du paragraphe 1, la Commission rend un avis indiquant si les obligations énoncées à l'article 7 quinquies sont respectées. Les avis de la Commission sont mis à la disposition du comité visé à l'article 9 quater ***et du Parlement européen.***

Justification

La directive proposée ayant pour but d'internaliser les coûts externes, les informations fournies à la Commission par les États membres en ce qui concerne les cas où ils sont calculés et les modalités du calcul devraient également être communiquées au Parlement européen.

Amendement 45

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 3 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) l'affectation prévue de la redevance pour coûts externes.

Justification

Cet amendement vise à donner plus de poids au principe de l'affectation.

Amendement 46

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 3 – point d ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d ter) le plan spécifique indiquant de quelle manière les recettes supplémentaires générées par une redevance pour les coûts externes seront utilisées pour réduire les dommages causés.

Amendement 47

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 octies – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Dans les six mois suivant la réception des informations requises en vertu du paragraphe 3, la Commission peut décider de demander à l'État membre concerné d'adapter la redevance pour coûts externes proposée, si elle estime que les obligations énoncées aux articles 7 ter, 7 quater, 7 decies ou à l'article 9, paragraphe 2, ne sont pas respectées. La décision de la Commission est mise à la disposition du comité visé à l'article 9 quater.

4. Dans les six mois suivant la réception des informations requises en vertu du paragraphe 3, la Commission peut décider de demander à l'État membre concerné d'adapter la redevance pour coûts externes proposée, si elle estime que les obligations énoncées aux articles 7 ter, 7 quater, 7 decies ou à l'article 9, paragraphe 2, ne sont pas respectées. La décision de la Commission est mise à la disposition du comité visé à l'article 9 quater ***et du Parlement européen.***

Justification

La directive proposée ayant pour but d'internaliser les coûts externes, les informations fournies à la Commission par les États membres en ce qui concerne les cas où ils sont calculés et les modalités du calcul devraient également être communiquées au Parlement européen.

Amendement 48

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 nonies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 septies, paragraphe 3, point b), et à l'article 7 septies, paragraphe 4, les taux des péages peuvent, à titre exceptionnel, dans le cas de projets spécifiques d'un intérêt européen élevé, être soumis à d'autres formes de variations en vue de garantir la viabilité commerciale de ces projets, lorsque ceux-ci doivent faire face à la concurrence directe d'autres modes de transport de véhicules. La structure tarifaire qui en résulte est linéaire et proportionnée, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage. La Commission vérifie que ces conditions sont respectées avant que la structure tarifaire en question ne soit mise en œuvre.

Amendement

3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 septies, paragraphe 3, point b), et à l'article 7 septies, paragraphe 4, les taux des péages peuvent, à titre exceptionnel, dans le cas de projets spécifiques d'un intérêt européen élevé **dans le domaine du transport de marchandises**, être soumis à d'autres formes de variations en vue de garantir la viabilité commerciale de ces projets, lorsque ceux-ci doivent faire face à la concurrence directe d'autres modes de transport de véhicules. La structure tarifaire qui en résulte est linéaire et proportionnée, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage. La Commission vérifie que ces conditions sont respectées avant que la structure tarifaire en question ne soit mise en œuvre.

Justification

L'objectif doit être de parvenir à un système de transport plus efficace et rentable, ainsi que de garantir l'intégration du marché.

Amendement 49

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les modalités relatives à la perception des péages et des droits d'usage ne **désavantagent** pas, de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier. En particulier, lorsqu'un État membre

Amendement

2. Les modalités relatives à la perception des péages et des droits d'usage ne **doivent pas désavantager**, de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier, **par rapport à ceux qui utilisent des modes de**

perçoit des péages et des droits d'usage uniquement au moyen d'un système nécessitant l'installation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il s'assure que tous les usagers peuvent se procurer des unités embarquées adéquates satisfaisant aux exigences de la directive 2004/52/CE dans des conditions administratives et économiques raisonnables.

paiement différents. En particulier, lorsqu'un État membre perçoit des péages et des droits d'usage uniquement au moyen d'un système nécessitant l'installation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il s'assure que tous les usagers peuvent se procurer des unités embarquées adéquates satisfaisant aux exigences de la directive 2004/52/CE dans des conditions administratives et économiques raisonnables.

Justification

Les usagers non réguliers doivent pouvoir s'acquitter de ces charges sans installer le dispositif obligatoire.

Amendement 50

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Lorsqu'un État membre perçoit ***une redevance pour coûts externes*** sur un véhicule, le montant de ***cette*** redevance ***est indiqué*** sur un document délivré au transporteur routier.

Amendement

3. Lorsqu'un État membre perçoit ***un péage*** sur un véhicule, le montant ***total du péage, le montant du droit d'usage et le montant de la redevance pour coûts externes sont indiqués*** sur un document délivré au transporteur routier, ***si possible par voie électronique***.

Justification

Le document remis au transporteur doit indiquer clairement le montant de la redevance d'infrastructure, le montant de la redevance pour coûts externes et le montant de la TVA.

Amendement 51

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Les redevances pour coûts externes sont perçues et recouvrées au moyen d'un système électronique qui satisfait aux exigences de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE **et qui peut être étendu ultérieurement à d'autres tronçons routiers sans nécessiter l'installation de barrières impliquant des investissements supplémentaires élevés en équipements de bordure de route.**

4. Les redevances pour coûts externes sont perçues et recouvrées au moyen d'un système électronique qui satisfait aux exigences de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE. **Les États membres coopèrent également pour veiller à utiliser des systèmes interopérables pouvant être mis en œuvre sur le territoire d'un autre État membre moyennant, le cas échéant, une adaptation des tarifs.**

Amendement 52

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Toutefois, jusqu'au 31 décembre 2013, les redevances pour coûts externes peuvent être perçues et recouvrées au moyen d'un système de péage existant. Dans ce cas, l'État membre concerné présente à la Commission son plan pour passer à un système satisfaisant aux exigences du paragraphe 4 d'ici le 31 décembre 2013 au plus tard.

supprimé.

Justification

Amendement 53

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 decies – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis Dès que l'exploitabilité des services de péage utilisant le système Galileo de

localisation par satellite sera techniquement établie, les redevances pour coûts externes seront perçues et recouvrées au moyen d'un système interopérable européen de péage électronique, 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 54

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 2

Directive 1999/62/CE

Article 7 undecies

Texte proposé par la Commission

La présente directive ne porte pas atteinte à la liberté *qu'ont les* États membres qui mettent en place un système de péage et/ou des droits d'usage pour les infrastructures d'accorder, sans préjudice des articles 87 *et 88* du traité, une compensation adéquate pour cette taxation.

Amendement

La présente directive ne porte pas atteinte à la liberté *des* États membres qui mettent en place un système de péage et/ou des droits d'usage pour les infrastructures d'accorder, sans préjudice des articles 87 *et 88* du traité, une compensation adéquate pour cette taxation, *même si elle est inférieure aux taux minimaux visés à l'annexe I.*

Justification

Cet amendement s'inscrit dans la logique du passage aux principes de l'"usager payeur" et du "pollueur payeur".

Amendement 55

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 4

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres qui perçoivent une

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 CO2 et de consommation de carburant et à construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.

*redevance pour coûts externes veillent à ce que les recettes générées par cette redevance soient affectées prioritairement à la réduction et, si possible, à l'élimination des coûts externes occasionnés par le trafic routier. Ces recettes peuvent également être 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 **de transport routier** en matière d'émission de CO2 et de consommation de carburant et à construire **et améliorer les infrastructures routières existantes ou à construire** des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.*

Amendement 56

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 4

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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*.

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 *sont* destinées *essentiellement* au secteur *du transport routier* et à l'optimisation du système de transport *routier*.

Amendement 57

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 4

Directive 1999/62/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À partir de 2011, 15 % au minimum des recettes générées par la redevance sur les coûts externes et sur les infrastructures dans chaque État membre sont consacrés au soutien financier des projets de RTE-T afin d'accroître la durabilité du transport. Ce pourcentage augmente progressivement au fil des ans.

Justification

Il est important que les recettes générées par les redevances soient partiellement et progressivement affectées au financement des projets de RTE qui donnent au citoyen des preuves de leur utilisation.

Amendement 58

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 5

Directive 1999/62/CE

Article 9 ter

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission favorise le dialogue et les échanges de savoir-faire technique entre États membres concernant la mise en œuvre de la présente directive, et plus particulièrement de ses annexes. La Commission met à jour les annexes 0, III, III bis et IV en fonction des progrès techniques et les annexes I et **II** en fonction de la hausse des prix. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9 quater, paragraphe 3.»

La Commission favorise le dialogue et les échanges de savoir-faire technique entre États membres concernant la mise en œuvre de la présente directive, et plus particulièrement de ses annexes. La Commission met à jour les annexes 0, III, III bis et IV en fonction des progrès techniques et les annexes I, **II et III bis** en fonction de la hausse des prix. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9 quater, paragraphe 3.»

Amendement 59

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 6

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) l'effet des redevances pour coûts externes ou de la redevance d'infrastructure sur le transfert modal, sur l'optimisation du transport par route et sur l'environnement et l'effet des redevances pour coûts externes sur les coûts externes que l'État membre essaie de récupérer au moyen de ces redevances.

Amendement 60

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 6

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Au plus tard le 31 décembre 2010, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la disponibilité de places de stationnement sûres et sécurisées sur le réseau routier transeuropéen (RTE).

Après mise à contribution des partenaires sociaux, ce rapport est assorti de propositions concernant:

a) l'affectation de redevances d'infrastructures pour un nombre suffisant d'emplacements de stationnement sûrs et sécurisés sur le RTE, conformément aux obligations des exploitants d'infrastructures ou des autorités publiques en charge du réseau RTE;

b) des orientations pour la Banque européenne d'investissement, le fonds européen de cohésion et le fonds structurel européen en vue d'une prise en

compte adéquate d'emplacements de stationnement sûrs et sécurisés lors de la conception et du cofinancement de projets de RTE.

Justification

Un chauffeur fatigué peut constituer un danger pour la sécurité routière. Cependant, un nombre insuffisant d'emplacements de stationnement sûrs et sécurisés le long du réseau transeuropéen empêche les chauffeurs de se conformer au respect légal de leurs obligations en matière de temps de conduite et de repos. Pour éviter les coûts engendrés par les accidents et améliorer la santé et la sécurité des chauffeurs de camion, il y a également lieu d'aborder cette question dans le cadre de la directive sur l'Eurovignette.

Amendement 61

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 6

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) la faisabilité technique et économique de la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée et de l'introduction de systèmes de tarification en fonction de la distance, ainsi que la nécessité de maintenir une dérogation pour les États membres limitrophes de pays tiers, pour leur permettre de continuer à appliquer des systèmes de tarification en fonction de la durée aux poids lourds qui attendent aux points de passage frontaliers;

Justification

Amendement 62

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 6

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 2 – point d ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d ter) la nécessité d'une proposition de système qui garantisse l'internalisation cohérente et simultanée de coûts externes pour tous les autres modes de transport.

Justification

Afin d'éviter les distorsions de concurrence entre les modes de transport, la Commission doit soumettre des propositions de directive concernant l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport.

Amendement 63

Proposition de directive – acte modificatif

Article 1 – point 6

Directive 1999/62/CE

Article 11 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le rapport s'accompagne d'une évaluation des progrès réalisés dans l'internationalisation des coûts externes pour tous les modes des transports et d'une proposition au Parlement européen et au Conseil relative à une nouvelle révision de la présente directive.

Amendement 64

Proposition de directive – acte modificatif

Annexe

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – paragraphe 1 – alinéa 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsqu'un État membre décide de percevoir une redevance pour coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau, la ou les parties sont choisies après une analyse permettant d'établir que:

Un État membre peut décider de percevoir une redevance pour coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau sur la base de critères objectifs.

Justification

Imposer aux États membres une évaluation approfondie avant qu'ils ne soient autorisés à taxer les coûts externes est considéré comme une charge administrative inutile.

Amendement 65

Proposition de directive – acte modificatif

Annexe

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – paragraphe 1 – alinéa 2 – visa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

l'utilisation de véhicules sur les axes sur lesquels la redevance pour coûts externes est prélevée cause des dommages à l'environnement et induit une congestion plus importante que celle générée en moyenne sur d'autres portions du réseau d'infrastructures routières qui ne sont pas soumises à une telle redevance, ou **supprimé.**

Justification

Imposer aux États membres une évaluation approfondie avant qu'ils ne soient autorisés à taxer les coûts externes est considéré comme une charge administrative inutile.

Amendement 66

Proposition de directive – acte modificatif

Annexe

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – paragraphe 1 – alinéa 2 – visa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

la perception d'une redevance pour coûts externes sur d'autres parties du réseau pourrait avoir des incidences négatives sur l'environnement, la congestion ou la sécurité routière, ou bien la perception et le recouvrement d'une telle redevance sur ces autres parties entraîneraient des coûts disproportionnés. **supprimé.**

Justification

Imposer aux États membres une évaluation approfondie avant qu'ils ne soient autorisés à taxer les coûts externes est considéré comme une charge administrative inutile.

Amendement 67

Proposition de directive – acte modificatif

Annexe

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – point 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Pour chaque classe de véhicule, type de route et moment, l'autorité indépendante détermine un montant unique spécifique. La structure tarifaire qui en résulte est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions.

Amendement

Pour chaque classe **Euro** de véhicule, type de route et moment, l'autorité indépendante détermine un montant unique spécifique. La structure tarifaire qui en résulte est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions.

Amendement 68

Proposition de directive – acte modificatif

Annexe

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – point 3 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

L'autorité indépendante contrôle l'efficacité du système de tarification sur le plan de la réduction des dommages environnementaux causés par le transport routier et du désencombrement des routes, aux endroits où il est appliqué. Elle adapte régulièrement la structure tarifaire et le montant spécifique de la redevance fixée pour une classe déterminée de véhicule, un type de route et un moment donnés en fonction de l'évolution de la demande de transport.

Amendement

L'autorité indépendante contrôle l'efficacité du système de tarification sur le plan de la réduction des dommages environnementaux causés par le transport routier et du désencombrement des routes, aux endroits où il est appliqué. Elle adapte régulièrement la structure tarifaire et le montant spécifique de la redevance fixée pour une classe **Euro** déterminée de véhicule, un type de route et un moment donnés en fonction de l'évolution de la demande de transport.

Amendement 69

Proposition de directive – acte modificatif

Annexe

Directive 1999/62/CE

Annexe III bis – point 4 – point 4.1 – tableau 1

Texte proposé par la Commission

Tableau 1: Coût de la pollution atmosphérique due aux véhicules

Centimes d'euro /véhicule.kilomètre	Axes suburbains	<i>Autres</i> axes interurbains
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V <i>et moins polluant</i>	3	2

Valeurs en centimes d'euro, en 2000

Amendement

Tableau 1: Coût *imputable maximal* de la pollution atmosphérique due à *tout véhicule d'une classe donnée*

Centimes d'euro /véhicule.kilomètre	<i>Axes routiers soumis à des redevances pour coûts plus élevées/ Axes suburbains et autoroutes</i>	<i>Axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées/ Axes interurbains et autoroutes</i>
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	3	2
EURO VI	2	1
<i>Véhicules moins polluants que EURO VI, par exemple camions hybrides et électriques ou véhicules fonctionnant avec des mélanges gaz naturel/hydrogène ou à l'hydrogène</i>	0	0

Valeurs en centimes d'euro, en 2000

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Situation actuelle

La directive 1999/68/CE en vigueur sur l'Eurovignette, telle qu'amendée par la directive 2006/38/CE, interdit de fait aux États membres d'appliquer une redevance aux poids lourds (PL) de plus de 12 tonnes (3,5 tonnes à partir de 2012) pour les coûts externes sur les axes routiers faisant partie du réseau RTE.

Sur tous les autres axes routiers et pour les véhicules de moins de 12 tonnes, les États membres sont toutefois libres, en vertu de la directive Eurovignette actuelle, d'appliquer une redevance sur les coûts externes qu'ils souhaitent, dans la mesure où ils respectent les règles générales du traité de l'Union européenne, notamment les principes de non discrimination et de proportionnalité.

2. Proposition de la Commission

En juillet 2008, la Commission européenne a présenté une proposition de révision de la directive en vigueur qui permettrait aux États membres de mettre en place une redevance perçue par le biais d'un péage, pour certains coûts externes. La Commission propose également d'étendre le champ d'application géographique de la directive. En fonction de quoi, les États membres devraient respecter les prescriptions de la directive sur tous les axes routiers lorsqu'ils perçoivent des redevances pour les coûts d'infrastructure et les coûts externes. Seules les zones urbaines resteraient libres de mettre en place des systèmes de redevance réglementaire, comme cela existe déjà dans certaines villes.

La proposition de la Commission constitue une première étape dans l'application du principe du pollueur-payeur au transport routier. Les exigences auxquelles les États membres doivent se conformer pour obtenir l'autorisation de la Commission sont très strictes. Les États membres seraient uniquement autorisés à percevoir des droits pour certains coûts externes, par l'intermédiaire de péages routiers sans barrière et uniquement s'ils appliquent les méthodes de calcul précisées à l'annexe III bis.

3. Contexte de la présente proposition

Le Parlement européen a toujours été très favorable au principe d'internalisation des coûts externes. Au cours de la dernière révision de la directive Eurovignette en 2006, le Parlement avait insisté pour que figure, à l'article 11 de la présente directive, une clause obligeant la Commission à présenter "*un modèle universel transparent pour l'évaluation de tous les coûts externes lequel devra servir de base pour le calcul des coûts d'infrastructure.*" Ce modèle devait être "*accompagné d'une analyse d'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie pour la mise en œuvre graduelle du modèle pour tous les modes de transport.*"

Cette demande a été réitérée au fil des ans dans de nombreuses résolutions du Parlement portant sur des questions liées aux transports¹. La résolution du Parlement européen du 12 juillet 2007 sur la mise en œuvre du premier paquet ferroviaire dispose, au paragraphe 2: *estime que la directive "Eurovignette 2" constitue un premier pas vers une concurrence intermodale loyale, toute concurrence équitable étant rendue impossible par l'application obligatoire de redevances sur tous les tronçons ferrés et sur tous les trains de l'ensemble de l'Union, alors que les péages routiers, au montant plafonné, et sans internalisation des coûts externes, sont facultatifs et ne s'appliquent le plus souvent qu'aux autoroutes et aux poids lourds; invite dès lors la Commission à présenter une proposition de directive d'ici 2008 (voir l'article 1, paragraphe 9, de la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures), visant à aligner l'eurovignette sur les systèmes de tarification des infrastructures ferroviaires, à imposer un péage sur toutes les routes de l'Union pour tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes sans échappatoires possibles et à internaliser les coûts externes;*

La résolution du Parlement européen du 11 mars 2008 sur la politique européenne du transport durable, eu égard aux politiques européennes de l'énergie et de l'environnement dispose, au paragraphe 12: *"insiste pour que la Commission présente au plus tard en juin 2008 un modèle qui soit généralement applicable, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes de tous les modes de transport et qui puisse servir de base pour le calcul futur des coûts d'utilisation des infrastructures; fait observer que ce modèle doit, conformément à la directive sur l'Eurovignette, être accompagné d'une analyse de l'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie d'application progressive de ce modèle à tous les modes de transport; attend de la Commission qu'elle présente, parallèlement à cette initiative, des propositions législatives, en commençant par la révision de la directive sur l'Eurovignette."*

Sur la base du modèle demandé pour l'évaluation de tous les coûts externes, la Commission propose enfin la présente révision ainsi qu'une stratégie globale d'internalisation des coûts externes dans tous les modes de transport. Le transport routier n'est pas le seul concerné. D'autres modes de transport ont déjà commencé à internaliser les coûts externes. La législation communautaire applicable à d'autres modes de transport envisage une internalisation progressive ou, du moins, ne s'y oppose pas. La problématique du CO₂ est traitée en incluant l'aviation dans le SCEQE, qui couvre également la fourniture d'électricité pour les trains et, dans un avenir proche, le transport maritime sera inclus dans le système. D'autres coûts externes peuvent être internalisés par le biais de redevances aéroportuaires et de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure pour les trains (directive 2001/14). Toutefois, pour moduler plus largement les redevances d'accès au réseau ferré et avoir une internalisation totale des coûts externes dans le secteur du transport ferroviaire, il est indispensable que le transport routier taxe les coûts externes². La Commission devrait bientôt proposer une refonte du premier paquet ferroviaire afin d'introduire l'harmonisation des systèmes de redevances d'utilisation des voies liées au bruit.

¹ voir également le paragraphe 14 de la résolution du Parlement européen P6_TA(2007)0345 du 12 juillet 2007 sur "Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent" et le paragraphe 1 de la résolution du Parlement européen P6_TA(2008) du 4 septembre 2008 sur le transport de marchandises en Europe

² voir Directive 2001/14, article 7, paragraphe 5

4. Position de votre rapporteur et amendements proposés

Flambée des prix des carburants et crise financière: La période est peu propice à une telle révision. Mais force est de regarder en face la triste vérité: nous devons procéder dans les meilleurs délais¹ à l'adaptation de la politique des transports pour en améliorer l'efficacité et la durabilité. Si les prix ne tiennent pas dûment compte des coûts sociaux, ils n'envoient pas les bons signaux économiques, ce qui aboutit à des situations où les activités de transport génèrent des coûts excessifs par rapport à une situation de rentabilité. Votre rapporteur estime qu'un système modulé de taxation routière est un élément efficace parmi une gamme d'options nécessaires en vue d'assurer une politique des transports plus durable. Il est possible de rendre les péages plus efficaces au moyen d'une modulation accrue, mais la directive actuelle ne le permet pas. De nouvelles possibilités de taxation routière pour les États membres, via l'acceptation de l'internalisation du principe des coûts externes, sont par conséquent nécessaires.

Compte tenu de ce qui précède, votre rapporteur propose ce qui suit:

a) Le calcul des coûts externes est possible

Le calcul et la méthode sont fiables. Commençons par les trois coûts indirects proposés ainsi que par les coûts externes liés au CO₂, du moins tant que ceux-ci ne sont pas internalisés via une politique commune de taxation des carburants.

Pour l'instant, votre rapporteur ne propose pas d'inclure les coûts liés aux accidents, compte tenu de la grande diversité des modèles d'assurance et des niveaux divers d'internalisation des coûts liés aux accidents dans l'Union européenne. Votre rapporteur plaide néanmoins en faveur de cette approche, à titre de principe, et suggère qu'au plus tard le 31 décembre 2010, la Commission présente un rapport et des propositions législatives sur les coûts dus aux accidents et sur les différents niveaux d'internalisation des primes d'assurance nationales fondées sur les risques afin d'harmoniser le niveau d'internalisation des coûts dus aux accidents dans les États membres.

Votre rapporteur souligne également la nécessité de maintenir le problème de la congestion dans la proposition. D'aucuns prétendent que tous les véhicules, et pas uniquement les poids lourds, devraient faire l'objet d'une taxation. Le postulat est valable mais si la présente directive ne couvre pas la congestion, les États membres ne pourront de toute façon pas appliquer de redevances pour les coûts externes dus à la congestion sur les axes interurbains.

b) La modulation des redevances est efficace

Envoyer les bons signaux en matière de prix. Suppression progressive des systèmes de tarification basée sur le temps; rester aussi près que possible des coûts externes réels (pas de plafonds, adaptation à l'inflation, correction des valeurs données pour la congestion aux heures de pointe car ces dernières sont loin de refléter les valeurs moyennes réelles²).

¹ La nouvelle directive doit entrer en vigueur le 31 décembre 2010 au plus tard.

² Pour les calculs, voir Projet GRACE - <http://www.grace-eu.org>

c) Accroître l'interopérabilité et l'harmonisation

Encourager la mise en place de systèmes de perception des redevances sans barrières. Proposer l'application de redevances obligatoires dès que possible. Appliquer les mêmes règles partout: oui à l'extension du champ d'application géographique. Mieux définir la gamme de véhicules concernés. La directive actuelle autorise les États membres à exclure du champ d'application de la directive les véhicules dont le poids est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes. Afin d'harmoniser davantage la taxation des poids lourds dans l'UE, votre rapporteur suggère d'appliquer la directive à tous les poids lourds d'un poids égal ou supérieur à 3,5 tonnes, et ceci sans exception.

d) Affectation

L'affectation des recettes est un élément essentiel de cette directive. Les recettes générées par la perception d'une redevance pour les coûts externes ne doivent pas être finalement une nouvelle forme de fiscalité. Votre rapporteur est dès lors favorable à la proposition de la Commission qui consiste à réinvestir les recettes dans le système de transport et propose de renforcer l'obligation visant à utiliser ces recettes pour réduire les coûts externes.

Selon la proposition "les recettes provenant des droits devraient être destinées au secteur des transports et à l'optimisation du système des transports dans son ensemble". Votre rapporteur suggère de remplacer "devraient être" par "doivent être" dans le texte afin de renforcer cette obligation.

e) Actions futures

En 2013, la Commission rédigera un rapport sur l'application de la directive et sur de nouvelles mesures à adopter. Votre rapporteur suggère d'ajouter, d'ici 2010, un rapport et des propositions législatives sur les coûts dus aux accidents et sur les différents niveaux d'internalisation de ces coûts. De plus, votre rapporteur suggère de fixer à la Commission un délai afin qu'elle examine la possibilité d'introduire des systèmes obligatoires et la suppression des systèmes de tarification basés sur le temps d'ici 2013. Ces rapports devraient s'accompagner de propositions législatives.

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

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*)¹ 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%.² 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.

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

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

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 CO₂, 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;
- 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 CO₂;

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 transports¹. 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

¹ *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

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:

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

(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.***

Amendement

(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 ***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 transport qui tienne compte de leurs particularités.

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 faire, il est nécessaire d'adopter une approche par étapes dans tous les modes de transport, qui tienne 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

(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 pouvoir être recouvré 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

(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 aux heures de pointe, le coût de la congestion qui est généralement supporté au niveau local doit également pouvoir être recouvré 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

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***

véhicule et du moment, par exemple pic journalier, hebdomadaire ou saisonnier, heures creuses et nuit.

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

Amendement

(24) Conformément aux objectifs de la politique européenne des transports auxquels la présente directive vise à répondre, les recettes supplémentaires

(24) Conformément aux objectifs de la politique européenne des transports auxquels la présente directive vise à répondre, les recettes supplémentaires

généérées 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 CO2 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 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.

généérées 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 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

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

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 **et** sonore due au 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 taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire.

supprimé

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

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 lesquelles ces tronçons sont habituellement congestionnés.

Amendement

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 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

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 CO₂ **et de consommation de carburant** et à construire **des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.**

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 **(atmosphérique et sonore)** due au transport routier et à en atténuer les effets, à améliorer les performances des véhicules en matière d'émission de CO₂, **à améliorer 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

Les États membres qui perçoivent une redevance d'infrastructure décident de l'utilisation des recettes générées par cette redevance. Afin de permettre le

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.

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

Titre	Taxation des poids lourds
Références	COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD)
Commission compétente au fond	TRAN
Avis émis par Date de l'annonce en séance	ITRE 2.9.2008
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Claude Turmes 15.9.2008
Examen en commission	16.10.2008 13.11.2008
Date de l'adoption	11.12.2008
Résultat du vote final	+: 21 -: 0 0: 10
Membres présents au moment du vote final	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
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Manuel António dos Santos, Neena Gill, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij
Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Louis Grech, Aurelio Juri, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Rosa Miguélez Ramos, María Sornosa Martínez

PROCÉDURE

Titre	Taxation des poids lourds			
Références	COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD)			
Date de la présentation au PE	8.7.2008			
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 2.9.2008			
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	ENVI 2.9.2008	ITRE 2.9.2008		
Avis non émis Date de la décision	ENVI 10.9.2008			
Rapporteur(s) Date de la nomination	Saïd El Khadraoui 26.8.2008			
Examen en commission	9.9.2008	7.10.2008	3.11.2008	20.1.2009
Date de l'adoption	11.2.2009			
Résultat du vote final	+: -: 0:	32 14 0		
Membres présents au moment du vote final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kustatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zile			
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Markus Ferber, Armando França, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Eleonora Lo Curto, Helmuth Markov, Corien Wortmann-Kool			
Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Samuli Pohjamo, Claude Turmes			
Date du dépôt	18.2.2009			