



COMMISSION EUROPEENNE - COMMUNIQUE DE PRESSE

Tarification routière: les poids lourds supporteront le coût de la pollution atmosphérique et sonore

Bruxelles, le 1^{er} juin 2011 – M. Siim Kallas, membre de la Commission responsable des transports, a salué l'issue favorable du vote de ce jour au Parlement européen, qui a donné son approbation finale aux propositions de nouvelles règles européennes autorisant les États membres à taxer les poids lourds pour couvrir, outre le coût des infrastructures comme c'est le cas à l'heure actuelle, le coût de la pollution atmosphérique et sonore. La nouvelle «directive Eurovignette» permettra également aux États membres de mieux gérer les problèmes d'encombrement, en leur donnant dorénavant la possibilité de moduler les péages appliqués aux poids lourds (la majoration pouvant atteindre 175 %) selon les heures de la journée. Fait notable également, le texte soumis au vote prévoit d'affecter les nouvelles recettes à des projets d'amélioration des infrastructures de transport (RTE-T).

M. Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, a déclaré à ce sujet: *«Ce vote scelle l'accord sur de nouvelles règles valables pour toute l'UE, qui permettront d'imputer aux poids lourds la totalité des coûts de la pollution atmosphérique et sonore qu'ils génèrent. Ces nouvelles règles enverront aux opérateurs les signaux de prix appropriés pour les inciter à investir davantage pour une logistique efficace, des véhicules moins polluants et, d'une manière générale, des transports plus durables. Les États membres disposeront de nouveaux outils pour lutter contre les encombrements, puisqu'ils pourront moduler les redevances selon les heures de la journée pour pousser les poids lourds à éviter les heures de pointe. C'est une étape importante.»*

La réglementation actuelle

La directive «Eurovignette» de 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures établit, au niveau de l'UE, un cadre pour la perception des péages et des droits d'usage. La directive autorise les États membres, sans les y obliger, à percevoir des droits d'usage (sur une base temporelle, tels que droits journaliers, hebdomadaires, annuels) ou des péages (en fonction de la distance, par exemple kilométrique) pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes (petits camions), à condition que cela n'entraîne pas de discrimination et que les droits d'usage et péages soient limités à la couverture des coûts strictement nécessaires à l'entretien et au remplacement des infrastructures routières.

La directive «Eurovignette» de 1999 interdit la perception d'autres redevances fondées, par exemple, sur les «coûts externes» générés par la pollution atmosphérique et sonore notamment, supportés pour l'heure par la société et les contribuables. C'est pourquoi il est nécessaire de réviser la directive.

Les nouvelles propositions

Les nouvelles règles approuvées par le Parlement aujourd'hui comportent les éléments suivants:

- elles permettent aux États membres de **taxer les poids lourds pour la pollution atmosphérique et sonore** due au trafic et plus seulement pour les coûts d'infrastructure;
- elles permettent aux États membres d'augmenter les redevances en période de pointe et de les diminuer en période creuse afin de mieux gérer le trafic et de réduire les **encombres**. L'accord trouvé permet de majorer de 175 % (maximum) les redevances moyennes dans les zones encombrées, sans toutefois excéder cinq heures de pointe par jour, les tarifs minimaux devant être appliqués sur le tronçon concerné durant le reste du temps.

En pratique, il est prévu que les redevances fondées sur les coûts externes représentent 3 à 4 centimes par kilomètre en fonction de la classe Euro du véhicule, du lieu et du taux d'encombrement. Le paiement s'effectuera par des systèmes électroniques qui devront être pleinement opérationnels au niveau de l'UE d'ici 2012; les transporteurs recevront un reçu indiquant clairement le montant de la redevance fondée sur les coûts externes afin de pouvoir répercuter celle-ci sur leurs clients;

- elles étendent le champ d'application de la directive Eurovignette afin de couvrir non seulement le réseau RTE-T (transeuropéen), comme c'est déjà le cas, mais également **toutes les autoroutes** d'Europe;
- elles prévoient d'**affecter certaines recettes des péages à l'amélioration de la durabilité des transports**. Les nouvelles règles incitent fortement à affecter les nouvelles recettes générées par les redevances au financement de certains types de projets de transports définis dans la directive, tels que les nouvelles infrastructures, les systèmes innovants de transports verts ou les aires de stationnement sûres. Pour appliquer cette disposition, les États membres peuvent aussi décider d'affecter 15 % des recettes totales générées (à la fois par les redevances d'infrastructure et par les redevances fondées sur les coûts externes) à des projets sur le réseau transeuropéen. La directive oblige en outre les États membres à faire rapport régulièrement et de manière transparente sur la façon dont ils utilisent les recettes totales des péages;
- une disposition spéciale concerne les **zones montagneuses**, qui pourront appliquer simultanément les dispositions actuelles en matière de majoration, ainsi que les nouvelles redevances fondées sur les coûts externes, pour les véhicules Euro 0, I et II, et pour les véhicules Euro III à compter de 2015. Les recettes additionnelles devront servir à financer des projets RTE-T prioritaires situés sur le corridor RTE concerné (affectation restreinte obligatoire);

- il existe également une «**clause de rendez-vous**» en vertu de laquelle les questions du «pollueur-payeur» et de l'internalisation des coûts externes seront soumises à un examen permanent. Cette clause prévoit que la Commission produit des rapports sur l'internalisation de coûts externes supplémentaires, y compris pour d'autres modes de transport et pour d'autres catégories de véhicules, et qu'elle renforce l'harmonisation. Les rapports devront être établis respectivement 12 et 48 mois après l'entrée en vigueur de la directive. La Commission peut, le cas échéant, présenter de nouvelles propositions législatives sur la base de ces rapports.

Prochaines étapes

Le Conseil approuvera formellement le compromis avant l'été. Les États membres auront ensuite deux ans maximum pour transposer la législation avant qu'elle ne s'applique.

Pour en savoir plus sur la directive Eurovignette et l'internalisation des coûts externes, voir également le [MEMO/11/378](#) και [MEMO/08/492](#)

Le dossier complet est disponible à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/transport/greening/index_en.htm.

Personnes de contact:

[Helen Kearns](#) (+32 2 298 76 38)

[Dale Kidd](#) (+32 2 295 74 61)