

Bruxelles, le 23 juillet 2003

Tarification de l'usage des infrastructures de transport : la Commission propose une révision du cadre communautaire actuel

La Commission propose aujourd'hui de mieux encadrer les redevances nationales d'utilisation des infrastructures routières afin d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur. De plus en plus d'Etats membres prennent en effet l'initiative d'instaurer un système de tarification qui répercute sur les usagers les coûts de l'utilisation des infrastructures routières. La mosaïque réglementaire qui résulte des initiatives nationales isolées risque de compromettre le bon fonctionnement du marché intérieur. Le cadre communautaire de tarification existant doit donc être renforcé. «Les usagers des transports ont le droit de savoir ce qu'ils paient et pourquoi ils le paient. Il faut donc encourager les systèmes dans lesquels les coûts liés à l'utilisation des infrastructures se traduisent sur les prix des transports payés par les usagers, sans pour autant affecter l'accès à un service de qualité et continu sur l'ensemble du territoire» a déclaré la Vice-Présidente en charge de l'Energie et des Transports, Loyola de Palacio.

La Commission propose aujourd'hui de rapprocher autour de principes communs les systèmes nationaux de péages et de droits d'usage liés à l'utilisation des infrastructures routières. Les initiatives isolées des Etats membres en la matière aggravent en effet le morcellement de l'Union en matière de taxation et de tarification des transports. Cette mosaïque fiscale est à l'origine de traitements inéquitables entre les opérateurs circulant sur les différents réseaux routiers. La législation européenne actuelle¹ sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures doit donc être complétée afin de garantir une concurrence loyale entre opérateurs.

La proposition de la Commission constitue un cadre qui permettra aux Etats membres, dans le respect du principe de subsidiarité, de fournir de bonnes incitations économiques pour les opérations de transport par une structure de prix permettant de mieux refléter les coûts imposés à la collectivité. Ce n'est en effet pas tant le niveau de tarification du transport mais davantage la structure des charges et la façon dont elles sont appliquées et réparties entre usagers qui doivent évoluer. Sans alourdir la charge globale des taxes et des redevances sur le secteur routier, les redevances d'infrastructures offrent cette possibilité d'une plus grande différenciation en fonction du type de véhicule, du moment et de l'endroit et donc une prise en compte plus fine des coûts selon les différentes situations.

¹ La Directive 1999/62/CE (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42) fixe certaines règles qui déterminent les conditions d'application de ces redevances

Alors que le régime communautaire actuel couvre uniquement les poids lourds d'au moins 12 tonnes, le système proposé par la Commission s'applique à tous les camions destinés au transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes. Ces véhicules interviennent en effet dans une large mesure dans le transport intracommunautaire de marchandises, et doivent par conséquent être couverts par les systèmes de péage mis en place pour les transports commerciaux.

Concernant les routes auxquelles les péages s'appliqueront, le cadre proposé vise le réseau routier transeuropéen² ainsi que toute autre route sur laquelle le trafic peut être dévié du réseau routier transeuropéen et qui concurrence directement certaines parties de ce réseau. Ces phénomènes de diversion du trafic ont en effet des conséquences importantes en terme de régulation du trafic, de congestion et même d'accidents ; il convenait dès lors de les inclure dans le champ d'application de la directive communautaire. En dehors de ce réseau défini par la proposition de directive, les Etats membres restent, conformément au principe de subsidiarité, libres d'appliquer des péages, pour autant qu'ils respectent les règles et principes du traité.

Les caractéristiques de l'encadrement proposé aujourd'hui par la Commission ont pour but de:

Mieux refléter les coûts. La législation actuelle n'établit qu'une relation approximative avec les dommages causés aux infrastructures, avec la congestion, ou avec les risques d'accidents. La directive proposée ouvre cette possibilité aux Etats membres de faire varier les péages selon plusieurs facteurs : la distance parcourue ; les dommages occasionnés aux routes suivant le type de véhicule, les effets sur l'environnement suivant les normes environnementales EURO des poids lourds, le moment et le niveau de congestion sur l'axe routier.

Les Etats membres qui choisissent d'appliquer un tel système de redevances sur les routes pourront compenser l'introduction de péages notamment par la réduction voire l'exonération de la taxe annuelle de circulation sur les véhicules.

Améliorer la qualité de service offerte. Les revenus des redevances d'infrastructures doivent bénéficier au secteur des transports. Dans certains cas, ces revenus devraient pouvoir contribuer au financement d'infrastructures alternatives à la route. A cette fin, la proposition de la Commission prévoit que les recettes des redevances devront être utilisées au profit de l'infrastructure routière, ainsi qu'au profit du secteur des transports dans son ensemble en prenant en considération le développement équilibré des réseaux de transport.

Permettre les financements croisés en faveur de la construction d'infrastructures dans les zones sensibles. La proposition de directive prévoit en outre que les Etats membres pourront appliquer des majorations aux péages pour l'usage de routes localisées dans des zones particulièrement sensibles, notamment dans les régions montagneuses. Ces majorations seront affectées à des financements croisés, afin de couvrir des coûts d'investissement d'autres infrastructures de transport d'un intérêt européen élevé, plus précisément des infrastructures ferroviaires. La construction de ces dernières devient de plus en plus nécessaire au regard de la densité et de la croissance du trafic dans ces zones.

² Au sens de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport