

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 avril 2010

ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT - (n° 2449)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1576

présenté par
M. Yves Cochet, M. Mamère et M. de Rugy

ARTICLE 21

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« V. – Au plus tard le 1^{er} janvier 2010, des droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre soit la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis, soit les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sont perçus au sens de l'article 9 de la directive 1999/62/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à percevoir des recettes supplémentaires, non liées seulement au recouvrement des coûts d'infrastructures, et permettant, conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive Eurovignette, d'investir dans des projets qui contribuent à atténuer la congestion et les dommages environnementaux.

La transposition de la Directive Eurovignette distingue d'une part les péages perçus au sens de l'article 7 paragraphe 9 et 10 et d'autre part la perception de droits régulateurs au titre de l'Art. 9 paragraphe 1. Le présent projet de Loi précise bien en son article 21, paragraphes 5 et 7, conformément aux dispositions de l'article 7 de la Directive, une modulation des péages en fonction des normes Euro et du moment de la journée, de la date et du jour de la semaine. Il s'agit d'une disposition obligatoire pour les Etats membres d'ici 2010 (article 7 paragraphe 10 de la Directive) permettant notamment d'agir pour « résorber la congestion ».

Ces modulations de péage doivent se faire à recettes constantes, c'est-à-dire qu'elles prennent en compte le seul « principe de recouvrement des coûts d'infrastructures », conformément aux dispositions de l'article 9 de la Directive. Il ne s'agit pas de recouvrer des recettes supplémentaires.

Les droits régulateurs permettent au contraire de prendre en compte « la congestion » et/ou « d'importants dommages environnementaux » en appliquant des majorations de péages, permettant ainsi des recettes supplémentaires, permettant un levier d'action complémentaire à la modulation des péages, selon les dispositions de l'article 9 de la Directive, pour investir « dans des projets prioritaires d'intérêt européen (...) qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux (...). Il est fondamental de distinguer ce qui relève du paiement des coûts d'usage des infrastructures, via la taxe kilométrique, de ce qui relève du paiement de certains coûts externes impactant sur l'environnement.»