

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

20 janvier 2023

PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION  
EUROPÉENNE DANS LES DOMAINES DE L'ÉCONOMIE, DE LA SANTÉ, DU TRAVAIL,  
DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE - (N° 748)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 63

présenté par

Mme Belluco, Mme Arrighi, M. Bayou, M. Ben Cheikh, Mme Chatelain, M. Fournier, Mme Garin,  
M. Iordanoff, M. Julien-Laferrière, Mme Laernoës, M. Lucas, Mme Pasquini, M. Peytavie,  
Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Rousseau, Mme Sas, Mme Sebaihi, M. Taché,  
Mme Taillé-Polian et M. Thierry

-----

**ARTICLE 26**

Après l'alinéa 14, insérer les deux alinéas suivants :

« Une majoration de la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers régulièrement saturés ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement peut être appliquée.

« Les modalités de mise en place de cette majoration sont définies par décret, en conformité avec les dispositions de la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La directive révisée revoit en son article 7 *septies* les possibilités d'application d'un surpéage assorti du fléchage des recettes pour le financement d'infrastructures de transport.

Ce nouveau dispositif permet de majorer les péages jusque 50 % alors qu'il se limite aujourd'hui à 25 % et s'étend au-delà des zones de montagnes.

Bien que l'étude d'impact ait considéré que ce dispositif pourrait être mis en place lorsque des opérations nécessitant son recours seront identifiées et retenues, il semble pertinent de procéder d'ores et déjà à sa transposition.

Nous savons en effet que la trajectoire d'investissements pour les chantiers et projets d'infrastructures de transports en France est difficile à maintenir, de nombreuses pertes de recettes ayant eues lieu ces dernières années. Par ailleurs, il serait important de trouver de nouvelles sources de recettes pérennes destinées à accroître la part du fluvial et celle réservée aux mobilités actives, encore trop marginales à ce jour, en plus des indispensables projets de modernisation et de régénération du réseau ferroviaire.

Tel est l'objet du présent amendement.