



# UNION EUROPÉENNE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

CONFARTIGIANATO Trasporti - FENADISMER - FITA - NiT Hungary -  
OBRTNA ZBORNICA SLOVENIJE - SAV - UNOSTRA - UPTR

*Communiqué de presse  
Bruxelles, le 11 juillet 2008*

## **UETR DÉÇUE DANS LA PROPOSITION DE L'UNION EUROPÉENNE DE L'ADAPTATION DES FRAIS DE PÉAGE**

### **Les coûts externes non-uniquement par le transport routier**

L'UETR, Union Européenne des Transporteurs Routiers, réagit de manière négative sur la proposition de la Commission Européenne du 8 juillet visant la modification de la Directive Eurovignette. Dans des anciennes déclarations la Commission avait déjà laissé comprendre qu'elle souhaitait un nouveau système par lequel tous les coûts causés par le transport doivent être payés par l'utilisateur. Dans la réglementation existante, le péage pour le transport de marchandises peut couvrir uniquement les frais d'utilisation de l'infrastructure. La Commission souhaite maintenant que les frais pour le bruit, la nuisance d'environnement et la congestion seront répercutés dans le prix.

L'UETR peut se mettre d'accord avec le principe du «pollueur payeur» et par exemple avec un péage dont la hauteur dépend de l'émission du véhicule. Par contre l'UETR n'est pas d'accord avec la position qu'aucun des «coûts externes» n'est pas encore payé par l'utilisateur. En effet, une entreprise supporte déjà les coûts liés aux frais pour un camion qui se trouve dans un embouteillage. Il est donc évidente pour les transporteurs européens qu'aussi ces coûts supplémentaires doivent être et seront répercutés au contractant du transport. D'ailleurs la Commission passe entièrement à côté du fait que tous les comptages de circulation démontrent que même dans le cas d'une saturation, au moins 80% de la circulation ne sont pas des camions.

Il est en plus particulièrement une cause permanente d'exaspération des transporteurs européens que la navigation intérieure, le chemin de fer et la navigation maritime sont jugées de ne causer aucune émission étant donné que pour ces secteurs aucune internalisation n'est postulé par la Commission. Il est uniquement question d'un incitant (!) pour les investissements dans des wagons moins bruyants. Malgré la terminologie changée –la stratégie «modal shift» a été remplacée par la «co-modalité»– de nouveau uniquement le transport de marchandises par route risque de se voir présenté la facture.

L'UETR souligne que le secteur du transport de marchandises par route est le premier à éviter les moments de congestion. Les heures restreintes d'ouverture des lieux de chargement et de déchargement, la réglementation toujours plus sévère en matière des temps de conduite et de repos et d'autres mesures restrictives rendent cela pour les transporteurs toujours plus difficile. L'UETR continue à plaider pour des investissements qui doivent augmenter la capacité d'infrastructure, parce que c'est le seul scénario réaliste dans lequel l'accroissement attendu du transport des marchandises et des personnes d'ici 20 ans, peut aller de pair avec une diminution de la congestion. De cette manière l'UETR souhaite que les revenus des péages continuent à affluer intégralement vers l'infrastructure routière. Cela reste le point de départ de l'UETR pour la discussion ultérieure de cette proposition de la Commission dans le Conseil et le Parlement européen.

