



Stratégie pour une internalisation des coûts externes

- **Des tarifs plus justes et plus efficaces**

La Commission propose aux Etats membres une stratégie pour une internalisation des coûts externes. Cette initiative s'inscrit dans le paquet "Rendre le transport plus Vert" qui vise à maintenir et améliorer la durabilité du transport.

● Pourquoi internaliser les coûts externes?

- Donner le bon signal de prix aux utilisateurs de transport...

L'internalisation des coûts externes vise à donner un signal de prix correct afin que les utilisateurs soient plus conscients des coûts qu'ils génèrent, les prennent en compte dans leur décisions et qu'ils aient ainsi une incitation à modifier leur comportement pour les réduire.

- ...en prenant en compte le véritable coût du transport

Depuis un certain nombre d'années, la Commission Européenne met en avant la nécessité d'avoir une tarification du transport plus efficace et reflétant mieux le véritable coût du transport.

Le transport génère des nuisances qui ont un coût pour nos citoyens, mais aussi pour notre économie. Si rien n'est fait dans les années qui viennent, les coûts environnementaux (pollution de l'air, CO2) pourraient représenter 210 Mds d'euros en 2020. Nos citoyens et entreprises seraient aussi confrontés à des encombrements sur plus d'un quart du réseau routier européen.

● Pour une stratégie européenne d'internalisation

- Proposer un cadre commun européen d'internalisation des coûts externes

Afin que les prix puissent refléter les coûts externes, il est nécessaire de connaître la valeur de ces coûts. La société subit la pollution, le bruit ou les encombrements, mais ces coûts n'ont pas a priori de valeur de marché. Ces dernières années, de nombreux travaux ont eu lieu dans le domaine et ont identifié des méthodologies pour donner une valeur à ces coûts.

MEMO - STRATÉGIE POUR UNE INTERNALISATION DES COÛTS EXTERNES

Sur la base de travaux scientifiques validés, la Commission propose aux Etats membres un cadre commun européen d'internalisation des coûts externes qui pourrait permettre la mise en place d'un système de tarifs basé sur la distance.

Ce cadre repose sur trois aspects:

- un principe commun d'internalisation qui est la tarification au coût marginal social,
- une méthode commune qui fournit des formules simples et facilement utilisables à partir de valeurs par défaut,
- des recommandations pour utiliser ces valeurs reposant sur le principe de différenciation selon le moment, le lieu ou les caractéristiques du véhicule.

L'initiative proposée par la Commission va aider les Etats membres à internaliser les coûts externes dans tous les modes de transport.

● **Poursuivre le travail déjà commencé**

Le défi lié au changement climatique ainsi que la nécessité de rendre le transport durable imposent de faire quelque chose dans tous les modes de transport. L'utilisation d'instruments de marché comme l'internalisation des coûts externes constitue un moyen pour répondre à ces défis.

L'Union Européenne a déjà commencé à travailler en ce sens en autorisant, sous certaines conditions, l'internalisation des coûts externes dans le transport ferroviaire (directive 2001/14/CE). Elle a continué avec la proposition en 2006 d'inclure le transport aérien dans le Système d'échanges de droits d'émission. Aujourd'hui, la révision de la Directive Eurovignette va donner la possibilité aux Etats membres d'internaliser les coûts externes de pollution et de congestion des poids lourds.

Des mécanismes pour inclure le transport maritime dans la lutte contre le changement climatique sont à l'étude à présent pour poursuivre l'exercice dans les mois qui viennent.

● **Intégrer l'internalisation dans une stratégie globale**

Pour que le signal de prix soit efficace, l'utilisateur de transport doit être sensible au prix, ce qui n'est pas toujours le cas. L'internalisation devrait alors être accompagnée d'autres mesures visant à rendre la demande plus sensible aux variations de prix et à donner aux utilisateurs de transport la possibilité d'alternatives.