

E 3911

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2007-2008

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 18 juillet 2008

Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 juillet 2008

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil
modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds
pour l'utilisation de certaines infrastructures.

COM(2008) 0436 final



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15 juillet 2008 (16.07)
(OR. en)

11857/08

Dossier interinstitutionnel:
2008/0147 (COD)

TRANS 249
FISC 95
ENV 456
CODEC 973

PROPOSITION

Origine: Commission européenne
En date du: 11 juillet 2008
Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures {SEC(2008) 2208} {SEC(2008) 2209}

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2008) 436 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 8.7.2008
COM(2008) 436 final

2008/0147 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour
l'utilisation de certaines infrastructures**

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Motivation et objectifs de la proposition

En 2006, le Parlement européen et le Conseil ont invité la Commission à élaborer un rapport concernant un modèle d'évaluation des coûts externes des transports, comme la pollution et la congestion, qui soit transparent, global et d'application générale, afin de servir de base pour calculer les redevances d'utilisation des infrastructures. Ils ont en outre invité la Commission à proposer une stratégie de mise en œuvre progressive de ce modèle pour tous les modes de transport étayée, le cas échéant, par une proposition de modification de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures¹.

Plus récemment, dans sa résolution du 11 mars 2008 sur une politique européenne durable des transports, le Parlement a invité instamment la Commission à présenter un tel modèle, une stratégie de mise en œuvre pour tous les modes et des propositions législatives, au premier rang desquelles une révision de la directive.

Une communication comportant un modèle et une stratégie est soumise au Parlement et au Conseil parallèlement à la présente proposition [voir COM (2008) ...]. L'objectif est de fixer correctement les prix du transport, pour qu'ils tiennent mieux compte de l'utilisation réelle des véhicules, trains, avions ou bateaux et de leur impact en termes de pollution, congestion et changement climatique.

Cela requiert une démarche progressive dans tous les modes de transport, principalement dans le secteur routier étant donné le rôle que joue celui-ci dans l'activité de transport et plus particulièrement dans le volume de trafic et la production d'émissions. De ce fait, l'application plus systématique de péages modulables en fonction de la distance parcourue, du lieu et de la durée d'utilisation et proportionnellement aux coûts externes générés par les véhicules est nécessaire dans ce secteur.

La proposition jointe est un élément de cette stratégie plus globale. Elle vise à encourager les États membres à appliquer une politique de tarification différenciée pour améliorer l'efficacité et les performances environnementales du transport routier de marchandises. Elle a pour but de modifier la directive 1999/62/CE pour définir un cadre permettant aux États membres de calculer et de moduler les prix des péages en fonction des coûts de la pollution due au trafic et de la congestion de manière compatible avec le marché intérieur.

Un tel système de tarification inciterait les entreprises de transport à utiliser des véhicules moins polluants, à choisir des itinéraires moins encombrés, à optimiser le chargement de leurs véhicules et, au final, à utiliser les infrastructures de manière plus rationnelle.

¹ Article 11 de la directive 1999/62/CE modifiée.

1.2. Contexte général

Le transport joue un rôle essentiel dans l'économie et la société, mais il est grandement dépendant du secteur pétrolier et il a un coût pour la société, du point de vue de la santé et de la perte de production résultant de la pollution de l'air, des nuisances sonores et des accidents; du temps et du carburant gaspillés dans les encombrements; et plus généralement, des dommages causés à l'environnement, comme le changement climatique.

Ces coûts externes sont actuellement supportés par le reste de la société, soit dans le cadre d'une fiscalité générale visant à financer les services de police, la gestion des routes et les soins hospitaliers, soit en raison des effets du bruit, des émissions et des accidents sur la santé et la qualité de vie des populations.

Environ 90 % de ces effets néfastes sont habituellement attribués au mode routier, dont un quart au transport routier de marchandises. Ces coûts sociaux vont certainement augmenter, étant donné la croissance continue de l'activité de transport routier de marchandises, en particulier de sa composante internationale, qui pourrait doubler entre 2000 et 2020 selon les prévisions.

Il ressort de l'examen de la politique européenne des transports effectué en 2006 qu'un large éventail d'instruments communautaires et nationaux sera nécessaire pour optimiser les chaînes logistiques européennes, rendre l'activité de transport plus respectueuse de l'environnement et plus efficace et, enfin, accroître sa durabilité. Cette panoplie de mesures, pour produire ses effets, doit non seulement agir sur la fourniture de services de transport, mais aussi sur la tarification qui, dans une économie de marché, est un moyen efficace de mieux gérer la demande de transport et de parvenir à une utilisation plus rationnelle des infrastructures.

La taxation actuelle des transports routiers de marchandises témoigne de la grande diversité des politiques mises en place par les États membres. Certains pays s'appuient sur une combinaison de différents instruments de taxation (taxation du carburant et taxation des véhicules). D'autres se sont dotés d'un éventail plus large de mesures fiscales et récupèrent les coûts d'infrastructures en prélevant des redevances d'utilisation auprès des transporteurs routiers empruntant les autoroutes. Les redevances d'utilisation prennent la forme de droits calculés en fonction de la durée (par exemple l'Eurovignette²), souvent introduits à titre provisoire, ou de taxes en fonction de la distance (péages) prélevées sur des tronçons de routes déterminés ou bien sur l'ensemble du réseau primaire.

Dans la plupart des cas, les droits prélevés actuellement par les États membres ne transmettent pas des signaux de prix adéquats. Le même traitement est réservé à tous les usagers de la route, quelle que soit leur part de responsabilité dans la congestion ou la pollution. Rien n'est fait pour les encourager à utiliser des véhicules moins polluants, à adapter leur itinéraire et à modifier leur comportement en matière de mobilité. Si un droit de péage peut être prélevé sur un camion empruntant une autoroute traversant une zone rurale, ce même camion ne paiera aucune redevance

² Une vignette ou un autocollant donnant accès au réseau de plusieurs États membres qui ont conclu un accord dans ce sens – d'où le terme «Eurovignette».

s'il traverse une zone densément peuplée alors même que son coût du point de vue de la pollution et de la congestion sera généralement cinq fois plus élevé.

À l'exception du changement climatique, la plupart des coûts externes sont supportés par les populations et par les administrations locales ou nationales du territoire sur lequel se déroule l'opération de transport, et non du territoire où le véhicule est immatriculé ou s'approvisionne en carburant. Ces coûts varient selon la distance parcourue, les performances environnementales du véhicule (par exemple, les normes d'émissions «Euro»), le moment de la journée (heures de pointe ou heures creuses) et le lieu (zones densément peuplées ou non). Cela s'applique tout particulièrement aux coûts de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et de la congestion.

Les péages sont les meilleurs instruments de tarification pour imputer ces coûts aux utilisateurs de manière équitable et efficace. La raison en est essentiellement que les péages peuvent être adaptés en fonction des principaux déterminants du coût de la pollution et de la congestion. À la différence des taxes sur le carburant, ils peuvent varier en fonction des normes d'émission des véhicules et, à la différence des taxes sur les véhicules ou des redevances d'utilisation fondées sur la durée (vignettes), ils peuvent varier en fonction de l'intensité de l'utilisation du réseau, du lieu ou du moment d'utilisation. Ainsi, il est possible de fixer le prix du péage au niveau qui tient le mieux compte de l'utilisation réelle des véhicules et, par conséquent, des coûts externes véritablement générés par les utilisateurs.

L'analyse d'impact effectuée par la Commission donne à penser qu'une différenciation même légère des péages calculés en fonction du coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et du coût de la congestion subie par les autres véhicules entraînerait des avantages sociaux considérables: gain de temps, réduction de la pollution, amélioration de la sécurité routière et optimisation de l'utilisation des infrastructures et du système de transport en général. La diminution du volume de carburant gaspillé dans les embouteillages permettrait en outre de réduire les émissions de CO₂ résultant du transport routier. Ainsi, de tels systèmes de péage contribueraient de façon salubre à la stratégie de lutte contre le changement climatique. Soulignons que le prix d'un péage fixé dans un État membre à partir des coûts de la congestion et de la pollution a un rapport direct avec l'utilisation des infrastructures. Il a pour objectif premier d'optimiser le fonctionnement du système de transport et de rendre la mobilité plus durable. Le péage est un moyen de récupération des coûts pour l'État, le responsable de l'infrastructure et la population locale. En contrepartie, il donne le droit d'utiliser l'infrastructure et de consommer des capacités et des ressources limitées. Comme prévu dans la proposition jointe, les recettes qu'il génère seront utilisées pour promouvoir de nouvelles solutions de transport (véhicules moins polluants, nouvelles infrastructures). Le péage étant dû par tous les usagers, indépendamment de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé (où doivent être payées les taxes sur le véhicule) ou approvisionné en carburant (où doivent être payées les taxes sur le carburant), il ne menace pas de fausser la concurrence entre les transporteurs routiers de pays différents.

Pour ce qui est du changement climatique, l'impact de la circulation des véhicules à moteur est mondial. Son coût ne dépend pas du moment ni du lieu où le véhicule est utilisé, mais de la consommation de carburant. C'est pourquoi les taxes sur les carburants sont habituellement considérées comme un moyen simple et efficace

d'internaliser ce coût, indépendamment de toute autre mesure visant à atteindre l'objectif fixé au niveau de l'Union européenne de réduction des émissions de CO₂. Sur ce point, la Commission a déjà proposé d'invoquer l'article 93 du traité instituant la Communauté européenne afin d'harmoniser les taxes sur les carburants, en partie en relevant le taux communautaire d'imposition minimal sur le gazole professionnel³. La Commission réexaminera plus tard la directive sur la taxation de l'énergie afin qu'elle tienne mieux compte des objectifs fixés par l'UE en matière de changement climatique et d'énergie. Quoi qu'il en soit, si les résultats atteints ne sont pas satisfaisants d'ici la fin 2013, la Commission examinera l'opportunité de réviser de nouveau la directive relative à la taxation des poids lourds afin qu'elle n'empêche pas les États membres d'inclure des éléments de taxation des émissions de CO₂ dans le montant des péages.

Enfin, les accidents de la circulation représentent une partie importante des coûts sociaux. En 2003, la Commission avait proposé de permettre d'inclure les coûts des accidents dans le calcul des prix des péages. Toutefois le Parlement européen et le Conseil ont finalement rejeté cette disposition particulière⁴. Les risques d'accidents dépendent non seulement de la distance parcourue mais également de facteurs difficiles à appréhender comme la vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou le défaut du port de la ceinture de sécurité, c'est pourquoi les primes d'assurance, par exemple, pourraient être un moyen plus efficace de prévenir ces risques. Ce point sera étudié de façon plus approfondie dans l'examen du Programme d'action communautaire en matière de sécurité routière auquel la Commission prévoit de procéder d'ici 2010.

1.3. Directive en vigueur

La directive 1999/62/CE entérine le principe de «l'utilisateur-payeur» en autorisant les États membres à prélever des redevances fondées sur la distance parcourue (péages) pour couvrir les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation des infrastructures. La directive autorise également l'application de redevances fondées sur la durée en fixant néanmoins un taux maximal.

Les taux de péage peuvent varier en fonction des normes d'émission des véhicules ou des niveaux de congestion, mais à condition que cette variation n'ait pas d'incidences sur les recettes sur une période de deux ans. Cette solution n'a toutefois pratiquement pas été appliquée, à part en Allemagne et en République tchèque. L'une des raisons est qu'il est très compliqué, pour les exploitants, d'adapter les tarifs en fonction de la réaction du côté de la demande tout en conservant des recettes constantes.

La directive a été modifiée en 2006 par la directive 2006/38/CE afin de définir les règles de calcul des coûts d'infrastructure imputables. La directive modifiée autorise à majorer jusqu'à 25 % le prix des péages dans les zones montagneuses en vue de cofinancer de nouvelles infrastructures classées dans la catégorie des projets prioritaires du réseau transeuropéen par le Parlement européen et le Conseil. Cette majoration est actuellement appliquée sur l'autoroute du Brenner (Autriche) pour

³ Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2003/96/CE en ce qui concerne le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles, COM (2007) 52 final.

⁴ Proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE, COM (2003) 448 final.

cofinancer le tunnel ferroviaire du Brenner, qui est une composante de l'axe prioritaire Berlin – Palerme. La directive modifiée introduit en outre une disposition relative aux droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre la pollution et la congestion, mais comporte des incertitudes juridiques concernant les lieux où ces droits peuvent être appliqués et les modalités d'application. Les États membres sont donc réticents à y recourir.

Les dispositions susmentionnées sont un pas vers une amélioration du signal que donnent les prix, mais elles ne permettent toujours pas aux États membres d'appliquer une tarification optimale. La directive limite en effet les recettes tirées des péages à ce qui est strictement nécessaire pour couvrir les coûts d'infrastructure, même dans les zones où les coûts liés à la pollution due au trafic et à la congestion sont supérieurs aux coûts de construction recouvrables. Elle ne prévoit pas de mesures incitatives concrètes qui amèneraient les exploitants à différencier les redevances de façon à les faire correspondre aux principaux déterminants de coûts, à savoir le moment, le lieu et le type de véhicule. Par ailleurs, elle ne concerne que l'utilisation du réseau transeuropéen et est donc susceptible d'aboutir à des structures de prix non uniformes entre les principaux corridors et d'autres routes du réseau interurbain servant aux opérations de transport internationales.

1.4. Mettre en place une tarification plus efficace et tenant mieux compte des coûts environnementaux

Les taxes routières en vigueur se sont avérées insuffisantes pour permettre d'internaliser les coûts externes du transport routier de marchandises. Les péages pourraient produire davantage d'effets, si la directive actuelle ne bloquait ce processus.

La Commission a longtemps défendu un recours accru à des redevances d'infrastructure différenciées qui intègrent les coûts externes. Elle a proposé des mesures législatives dès 1996⁵ en vue d'autoriser les États membres à intégrer un élément de coût externe dans le prix des péages prélevés sur les poids lourds. Les États membres ont alors estimé que cette démarche était prématurée en raison des incertitudes pesant aussi bien sur le calcul des coûts externes que sur la maturité des technologies de télépéage requises.

Ces raisons ne sont plus valables.

Il existe maintenant des méthodes permettant de traduire en valeur monétaire les coûts externes engendrés par la pollution, les nuisances sonores et la congestion. La plupart sont en fait déjà utilisées à des degrés divers dans pratiquement tous les États membres pour des analyses coûts/bénéfices de projets d'infrastructures. De surcroît, le modèle conçu par la Commission dans le prolongement de l'initiative du Parlement européen [voir COM (2008) ...] fournit des méthodes fiables et une série de valeurs unitaires qui peuvent servir de base pour le calcul des redevances d'utilisation des routes.

⁵ Proposition de directive du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures COM (1996) 331 final.

En ce qui concerne les technologies de télépéage, des systèmes électroniques combinant des opérations automatiques de paiement et la localisation des véhicules fonctionnent déjà dans plusieurs États membres où ils se sont avérés fiables et rentables. Plusieurs autres États membres ont annoncé leur intention d'installer de tels systèmes sur leur réseau routier principal d'ici 2011. La directive 2004/52/CE prévoit déjà une interopérabilité technique et contractuelle totale pour les utilisateurs. Ces systèmes ont d'autres avantages: ils évitent les files d'attente et les nuisances constatées aux points de péage où les arrêts de poids lourds sont fréquents.

Pour permettre la mise en œuvre d'une tarification routière plus favorable à l'environnement et plus efficace, la Commission envisage une approche par étapes. L'étape proposée aujourd'hui consiste à autoriser les États membres à calculer les prix des péages sur la base des coûts de pollution au niveau local et de congestion, sur les axes saturés aux heures de pointe. Elle prévoit également des mesures visant à encourager une différenciation des taux de péage en conséquence et, parallèlement, à installer des systèmes de perception des péages qui ne nécessitent pas de postes de péages.

Le cadre proposé laisse les États membres libres de décider de prélever ou non des péages fondés sur les coûts externes. Des incertitudes demeurent quant aux coûts et bénéfices des systèmes de péages qu'il est nécessaire d'installer sur les réseaux moins fréquentés de certains États membres. Dans ces conditions, une introduction graduelle autorisant des dispositifs pilotes et favorisant une mise en place progressive ainsi que le partage d'expériences est préférable à une méthode contraignante reposant sur des redevances d'utilisation obligatoires. Quoi qu'il en soit, la Commission réexaminera cette stratégie en 2013 pour déterminer si une méthode plus contraignante d'internalisation des coûts externes est envisageable au vu de nouvelles diminutions du coût des techniques de collecte des péages. En fonction des progrès qui seront réalisés dans la définition d'une taxe commune sur les carburants liée au changement climatique dans la directive sur la taxation de l'énergie, le réexamen visera également à déterminer si le coût des émissions de CO₂ pourrait être intégré dans le montant des péages.

Pour garantir l'application uniforme sur le marché intérieur de péages fondés sur les coûts externes, la proposition jointe définit certaines règles analogues à celles prévues par l'actuelle directive concernant les péages qui servent à recouvrer les coûts d'infrastructure. Ces règles empêchent toute discrimination entre les transporteurs nationaux et étrangers. Elles garantissent que les péages n'entraient pas de manière exagérée la liberté de circulation, ni ne gênent les contrôles aux frontières intérieures. Elles établissent notamment des principes communs de tarification et des mécanismes permettant d'éviter une tarification excessive de la part de monopoles exploitant des infrastructures. Elles imposent l'application d'une méthode commune et transparente de calcul des coûts imputables. Elles encouragent en outre l'utilisation de systèmes de péage électroniques qui ne gênent pas la fluidité du trafic. Enfin, elles garantissent l'émission d'un reçu indiquant le prix du péage, que le transporteur routier peut ainsi facilement facturer au chargeur.

Un système durable de transport requiert d'appliquer des instruments de tarification plus efficaces, mais également de consentir des investissements importants dans la recherche et développement et dans les infrastructures. Des financements sont notamment nécessaires pour réduire la pollution routière à sa source, améliorer les

performances des véhicules en matière d'émission de CO₂ et de consommation d'énergie et offrir un large choix de solutions de rechange réalistes aux usagers. La satisfaction de ces exigences accroîtra l'efficacité de la tarification. La directive actuelle recommande d'utiliser les recettes tirées des redevances d'infrastructures dans le secteur des transports afin d'optimiser l'ensemble du système. En ce qui concerne la majoration des péages dans les zones montagneuses, supportée par tous les usagers quel que soit leur pays d'origine dans l'UE, le législateur a précisé qu'elle pouvait être perçue uniquement si les recettes étaient clairement allouées à des projets spécifiques du réseau transeuropéen, donc des projets de transport d'intérêt communautaire général. Sur le même principe, la Commission propose que toutes recettes supplémentaires issues d'un péage lié à la pollution et à la congestion servent à financer des projets visant à rendre les transports plus durables, donc des projets présentant un intérêt communautaire et produisant des effets bénéfiques à long terme pour tous les utilisateurs des transports.

Pour finir, il convient d'insister sur le fait que négliger de mettre en place une tarification routière plus efficace et favorable à l'environnement se fera au détriment d'une mobilité durable et du marché intérieur. Compte tenu de l'incidence de plus en plus forte des transports sur l'environnement, il est urgent d'instaurer une tarification permettant de réduire les effets néfastes de cette activité au moindre coût pour l'économie. Il se pourrait que les autorités publiques locales des zones exposées à des problèmes aigus de congestion et de pollution en raison de l'activité de transport international n'aient d'autres choix que de prendre, sans se concerter, d'autres types de mesures, par exemple des interdictions de circulation dans certains secteurs. Cela aurait pour effet d'interrompre la chaîne d'approvisionnement et de créer des obstacles disproportionnés à la liberté de circulation.

1.5. Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La directive proposée fait partie du programme de travail de la Commission (TREN/2008/073) et du paquet «Greening transport» (initiative pour l'écologisation des transports). D'un point de vue général, elle contribue à la mise en œuvre de l'agenda de Lisbonne et à la stratégie de développement durable de l'UE, puisqu'elle autorise des mesures visant à mieux gérer la congestion, à réduire les émissions atmosphériques dues aux transports et à stimuler la mise au point de techniques de transport moins polluantes.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

La consultation publique et l'analyse d'impact ont porté à la fois sur la stratégie générale couvrant tous les modes de transport et sur la proposition jointe.

Une consultation par internet a été effectuée entre le 29 octobre et le 31 décembre 2007, suivie par une audition des parties concernées le 31 janvier 2008.

Les personnes interrogées se sont dites favorables au principe d'internalisation des coûts externes des transports et ont estimé que la pollution de l'air et la congestion étaient les deux plus grandes nuisances produites par le transport routier et que l'instrument économique le mieux adapté pour contrer ces coûts était la différenciation des redevances d'utilisation. En ce qui concerne le changement

climatique, la taxation de l'énergie ou l'intégration des transports dans le système d'échange de quotas d'émission ont été considérées comme les instruments les plus appropriés. De l'avis de tous, les recettes tirées de l'internalisation des coûts devraient être investies dans des infrastructures de transport différentes, des techniques moins polluantes et plus généralement, des mesures de diminution des effets externes négatifs des transports⁶.

L'analyse d'impact donne un aperçu de l'expertise externe qui a servi de base méthodologique ou de modèle pour la rédaction de la proposition. La Commission a notamment réalisé une étude afin de faire le point sur les toutes dernières théories et pratiques d'estimation et d'internalisation des coûts externes⁷.

L'analyse a confirmé que le scénario du statu quo («business as usual»), c'est-à-dire le cas où aucune mesure nouvelle n'est prise pour encourager l'instauration d'une tarification efficace, ne permettrait pas de parvenir à une mobilité durable. Elle a montré qu'une différenciation des redevances d'utilisation était plus efficace que la taxation habituelle des transports pour lutter contre la pollution de l'air, les nuisances sonores et la congestion du réseau routier.

Les avantages et les inconvénients d'un régime obligatoire et d'un régime facultatif de taxation des transports routiers de marchandises ont été comparés. Selon les résultats, si les États membres où le trafic est intense peuvent clairement en tirer un profit immédiat, la viabilité financière des systèmes de tarification des coûts externes dans les pays où le trafic est faible requiert des études plus approfondies.

La perception d'une redevance ou d'une taxe spécifique sur le CO₂ qui viendrait s'ajouter aux redevances liées à la pollution de l'air et au bruit a également été envisagée. La conclusion a été que, même si une telle redevance ou taxe pouvait apporter des bénéfices supplémentaires, il serait plus utile de la mettre en place dans le cadre d'une approche davantage coordonnée au niveau de l'UE visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et reposant soit sur le système d'échange de quotas d'émission, soit sur une taxe commune sur le carburant prélevée au titre de la directive sur la taxation de l'énergie.

L'impact d'une redevance liée à la congestion sur les tronçons saturés a également été examiné. Cette solution permettrait de diminuer la congestion mais aussi, et de manière significative, les émissions polluantes, de CO₂ notamment, en particulier si des redevances similaires sont appliquées aux voitures également.

En outre, il a été jugé que l'extension du champ des systèmes de redevances appliqués au réseau transeuropéen à d'autres voies interurbaines peut éviter le problème potentiel du détournement du trafic des autoroutes vers les routes interurbaines non payantes.

Les avantages et inconvénients de l'affectation de recettes tirées de la tarification des coûts externes ont aussi été étudiés, à la fois du point de vue économique et en vue

⁶ Le résumé des contributions reçues, ainsi qu'un compte rendu de l'audition sont disponibles sur internet à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

⁷ "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector":
http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

de faciliter une meilleure compréhension et une plus grande adhésion des utilisateurs des transports.

Il ressort de l'analyse que l'adoption par tous les États membres d'une tarification routière, comme le prévoit la proposition, permettrait de réduire considérablement les émissions de polluants et de dioxyde de carbone générées localement par les transports routiers de marchandises, ainsi que la congestion et les accidents de la route. Faire varier les redevances en fonction de la norme d'émission Euro du véhicule accélérera le renouvellement des flottes, avec comme corollaire une amélioration des performances environnementales. Les effets positifs sur la congestion entraîneront en outre une diminution de 8 % de la consommation de gazole par les poids lourds et, par conséquent, une réduction des émissions de CO₂. Cela contribuerait grandement à réduire la pollution et à lutter contre le changement climatique. Il n'y aura pas d'incidences sur le niveau général de la mobilité [voir SEC (2008) ... pour plus de détails].

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé des mesures proposées

La directive proposée autorise les États membres à intégrer, dans le prix des péages perçus sur les poids lourds, un montant correspondant au coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic. Elle autorise également à calculer les prix des péages aux heures de pointe sur la base du coût de la congestion frappant les autres véhicules. Les montants varieront en fonction de la distance parcourue, du lieu et du moment d'utilisation des routes pour mieux tenir compte de ces coûts externes. Les États membres devront affecter les recettes ainsi obtenues à des projets visant à accroître la durabilité des transports, par exemple des projets de recherche et développement sur des véhicules plus propres et plus économes en énergie, des projets visant à atténuer les effets de la pollution générée par les transports routiers ou des projets de construction de nouvelles capacités d'infrastructure pour les utilisateurs.

Les États membres qui optent pour cette solution doivent respecter des principes communs de tarification, ainsi que des mécanismes de notification et de compte rendu à la Commission concernant les systèmes de péage. Les États membres doivent désigner des autorités indépendantes chargées de fixer les coûts imputables en appliquant une méthode commune facilement vérifiable et adaptable au progrès technique. L'application d'une telle méthode garantira que les systèmes de tarification sont transparents, proportionnés à l'objectif poursuivi et n'engendrent pas de discrimination selon la nationalité des transporteurs.

Les redevances doivent être collectées au moyen de systèmes électroniques qui ne gênent pas la fluidité du trafic, ni ne produisent de nuisances aux postes de péage, et peuvent être étendus ultérieurement à d'autres parties du réseau sans nécessiter d'investissements supplémentaires importants. Il est prévu une période de transition pour les postes de péage à barrières actuels. Pour éviter qu'une tarification indue soit imposée aux utilisateurs, des conditions supplémentaires doivent être satisfaites lorsqu'une redevance fondée sur les coûts de congestion et de pollution est associée à une redevance destinée à couvrir le coût de l'infrastructure.

La proposition élargit le champ de la directive en vigueur au-delà du réseau transeuropéen pour éviter l'application de systèmes de tarification différents aux principaux corridors de transport et aux autres voies interurbaines. Elle facilite l'application des dispositions de la directive actuelle qui prévoient la majoration des péages perçus dans les zones montagneuses pour cofinancer des projets communautaires prioritaires.

Elle n'interdit pas aux États membres d'appliquer sur les axes urbains des droits régulateurs visant spécifiquement à diminuer la congestion routière ou à combattre les incidences sur l'environnement dans les zones urbanisées.

3.2. Base juridique et principes de subsidiarité et de proportionnalité

La proposition est fondée sur l'article 71 du traité; en effet, l'amélioration de l'efficacité et des performances environnementales du transport routier de marchandises est un objectif essentiel de la politique commune des transports.

Elle respecte les principes de subsidiarité et de proportionnalité. Étant donné l'importance de l'activité de transport pour le fonctionnement du marché intérieur, sa dimension internationale croissante et l'accroissement des coûts externes qu'elle génère, des principes de tarification communs doivent être définis pour toutes les voies interurbaines, y compris les axes du réseau transeuropéen, afin de permettre aux États membres de recouvrer les coûts externes grâce aux péages. Le seul moyen d'y parvenir est de modifier une directive existante et, par conséquent, les États membres seuls ne peuvent atteindre cet objectif.

La proposition laisse les États membres libres de décider de percevoir ou non des péages, et sur quels axes routiers, et d'intégrer ou non dans le prix des péages les coûts de congestion et d'incidences sur l'environnement au niveau local. Le choix des projets auxquels affecter le fruit des redevances ainsi prélevées est également laissé aux États membres, sous réserve que lesdits projets contribuent à une mobilité durable. Par conséquent, la proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ses objectifs.

L'instrument proposé est une directive car un règlement pourrait restreindre de manière injustifiée le pouvoir discrétionnaire des États membres.

Elle concerne une question présentant un intérêt pour l'Espace économique européen et devrait donc, pour cette raison, être étendue à ce dernier.

Elle sera sans effet sur le budget communautaire.

4. EXPLICATION DÉTAILLÉE DE LA PROPOSITION

L'article 2 comporte de nouvelles définitions concernant les péages, la tarification des coûts d'infrastructure, la tarification des coûts externes, les coûts de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et les coûts de congestion. L'ancien concept de péage moyen pondéré est remplacé par le concept de redevance d'infrastructure moyenne pondérée.

L'article 7 précise qu'un État membre ne peut imposer à la fois un système de péage sur l'ensemble de son territoire et un système de redevances d'utilisation, et doit donc choisir entre les deux systèmes.

L'article 7 *bis* précise quels rapports appliquer entre les taux journalier, hebdomadaire, mensuel et annuel des redevances fondées sur la durée (vignettes) pour garantir que les redevances acquittées ne pénalisent pas les utilisateurs occasionnels, qui sont en général des transporteurs étrangers.

L'article 7 *ter* permet aux États membres de percevoir, par l'intermédiaire des droits de péage, soit une redevance fondée sur le coût de la pollution atmosphérique et sonore et de la congestion liées au trafic, soit une redevance visant à recouvrer les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation des infrastructures, soit les deux.

L'article 7 *quater* exige de différencier la redevance fondée sur les coûts externes en fonction du type de véhicule, de l'axe routier et du moment. Le montant de la redevance sera fixé par une autorité indépendante conformément à la méthode exposée dans l'annexe III *bis*.

L'article 7 *quinquies* autorise une majoration des péages sur des tronçons autres que l'axe principal sur lequel un péage est appliqué en zone montagneuse et introduit une règle permettant d'éviter une double taxation lorsqu'une redevance fondée sur les coûts externes est couplée à une majoration.

L'article 7 *sexies*, paragraphe 5, évite une double taxation qui résulterait d'une variation de la redevance fondée sur le coût d'infrastructure doublée d'une variation de la redevance fondée sur les coûts externes.

L'article 7 *octies* actualise les exigences de notification.

L'article 7 *nonies* interdit les abattements ou réductions sur les redevances fondées sur les coûts externes.

L'article 7 *decies* impose de collecter une redevance fondée sur les coûts externes au moyen d'un système de péage électronique qui ne gêne pas la fluidité du trafic et peut être étendu par la suite à d'autres tronçons sans qu'il soit nécessaire d'installer des barrières nécessitant des frais supplémentaires considérables pour des équipements en bordure de route. Une période de transition est prévue pour les systèmes de péage existants. Un reçu indiquant le prix du péage sera également délivré au transporteur routier.

L'article 8 *quater* garantit que la Commission est associée au projet lorsque plusieurs États membres collaborent pour introduire un système de péage.

L'article 9, paragraphe 1, point a), précise que les droits régulateurs sont autorisés sur les axes urbains dans les agglomérations.

L'article 9 affecte la part du péage fondée sur les coûts externes à différentes mesures contribuant à la durabilité des transports.

Les articles 9 ter et 9 quater habilite la Commission à adapter la méthode de calcul des redevances au progrès scientifique.

L'article 11 exige des États membres et de la Commission qu'ils établissent des rapports. Un rapport sur une nouvelle extension de la directive est prévu avant le 31 décembre 2013.

Les autres articles répètent des dispositions existantes et sont insérés pour des raisons de clarté juridique.

(Les articles concernent la directive modifiée, et non la directive introduisant les modifications).

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour
l'utilisation de certaines infrastructures**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission⁸,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁹,

vu l'avis du Comité des régions¹⁰,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

- (1) La promotion de transports durables est un élément clé de la politique commune des transports. À cette fin, les incidences négatives de l'activité de transport, notamment la congestion, qui gêne la mobilité, et la pollution, qui a des conséquences néfastes sur la santé et l'environnement, et sa contribution au changement climatique doivent être atténuées. En outre, les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre d'autres politiques communautaires, notamment la politique commune des transports.
- (2) L'objectif de réduction des incidences néfastes des transports doit être atteint en veillant à éviter d'entraver exagérément la liberté de circulation, dans l'intérêt d'une croissance économique saine et du bon fonctionnement du marché intérieur.
- (3) Dès lors, pour optimiser le système de transport, la politique commune des transports doit mettre en œuvre une panoplie d'instruments visant à améliorer les infrastructures et les techniques de transport, ainsi que la gestion de la demande de transport. Cela requiert d'appliquer plus systématiquement le principe de «l'utilisateur-payeur» et de développer le principe du «pollueur-payeur» dans le secteur des transports.

⁸ ...
⁹ ...
¹⁰ ...

- (4) L'article 11 de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil¹¹ invite la Commission à présenter un modèle pour l'évaluation de tous les coûts externes résultant de l'utilisation des infrastructures de transport, lequel servirait de base, à l'avenir, au calcul des redevances d'infrastructure. Ce modèle devait être accompagné d'une analyse d'impact relative à l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie de mise en œuvre progressive du modèle ainsi que, le cas échéant, de propositions de nouvelle révision de ladite directive.
- (5) Afin de progresser dans le sens d'un système de transport durable, les prix des transports doivent mieux refléter les coûts résultant de la pollution de l'air due au trafic, de la pollution sonore due au trafic, du changement climatique et de la congestion causés par l'utilisation de véhicules, trains, avions ou bateaux, dans le but d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire la pollution au niveau local, de gérer la congestion et de lutter contre le changement climatique au moindre coût pour l'économie. Pour ce faire, il est nécessaire d'adopter une approche par étapes dans tous les modes de transport qui tiennent compte de leurs particularités.
- (6) Dans le secteur des transports routiers, les péages sont des redevances d'utilisation des infrastructures fondées sur la distance, ils constituent de ce fait un instrument économique efficace pour atteindre l'objectif susmentionné. En effet, ils sont directement liés à l'utilisation de l'infrastructure et peuvent varier en fonction de la distance parcourue, des performances environnementales des véhicules et de l'endroit et du moment où ces véhicules sont utilisés, leur prix peut donc être déterminé de manière à prendre en compte le coût de la pollution et de la congestion causées par l'utilisation réelle des véhicules. Qui plus est, les péages ne créent aucune distorsion de concurrence sur le marché intérieur puisqu'ils frappent tous les transporteurs quel que soit leur État membre d'origine ou d'établissement et proportionnellement à l'intensité de l'utilisation du réseau routier.
- (7) L'analyse d'impact montre que l'application de taux de péages calculés en fonction du coût de la pollution et, sur les axes saturés, en fonction du coût de la congestion, aurait un effet bénéfique sur le système de transport et contribuerait à l'accomplissement de la stratégie communautaire de lutte contre le changement climatique. Cela permettrait de réduire la congestion et la pollution générée localement en encourageant l'utilisation de véhicules plus propres, en optimisant la logistique et en diminuant le nombre de retours à vide. Cela contribuerait grandement, de manière indirecte, à réduire la consommation de carburant et à lutter contre le changement climatique. Les péages dont le prix intègre un élément de coût lié à la congestion pour l'utilisation d'axes encombrés contribueront plus efficacement à réduire la congestion si les États membres incluent dans un dispositif de même nature les autres utilisateurs de la route auxquels la directive ne s'applique pas.
- (8) Les coûts de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et de la congestion, par exemple les coûts sanitaires, y compris le coût des soins médicaux, les pertes de récoltes et autres pertes de production, et les coûts de bien-être, sont supportés sur le territoire de l'État membre dans lequel se déroule l'opération de transport.

¹¹ JO L 187 du 20.7.1999, p. 42. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

- (9) Le modèle mis au point par la Commission pour le calcul de ces coûts externes fournit des méthodes fiables et une série de valeurs unitaires qui peuvent déjà servir de base pour le calcul des redevances d'utilisation des routes.
- (10) Des incertitudes demeurent quant aux coûts et bénéfices des systèmes nécessaires pour appliquer des redevances d'utilisation différenciées sur les axes où le trafic est peu dense. Tant que ces incertitudes persisteront, une approche souple au niveau communautaire semble la solution la plus appropriée. Cette approche souple doit laisser les États membres libres de décider de percevoir ou non des redevances tenant compte des coûts externes en fonction des particularités locales et nationales du réseau et de déterminer les axes routiers sur lesquels ces redevances doivent être perçues.
- (11) Les redevances d'utilisation fondées sur la durée et les péages ne doivent pas être appliqués simultanément sur le territoire d'un État membre, afin d'éviter un morcellement des systèmes de tarification entraînant des effets négatifs sur le secteur des transports, excepté dans certains cas précis où il est indispensable de financer la construction de tunnels, de ponts ou de passages de cols.
- (12) Les redevances d'utilisation fondées sur la durée et perçues sur une base journalière, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle ne doivent pas désavantager les utilisateurs occasionnels, étant donné qu'une grande partie d'entre eux est vraisemblablement étrangère. Un rapport plus précis entre les taux journalier, hebdomadaire, mensuel et annuel doit donc être fixé.
- (13) Il convient d'éviter l'application de systèmes de tarification non cohérents entre le réseau transeuropéen et d'autres tronçons du réseau routier susceptibles de servir au trafic international. Les mêmes principes de tarification doivent donc être appliqués à l'ensemble du réseau de voies interurbaines.
- (14) Il convient d'autoriser la prise en compte, dans le calcul du prix des péages basés sur la distance parcourue, d'un élément de coût externe intégrant le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et, sur les axes habituellement saturés et aux heures de pointe, le coût de la congestion qui est généralement supporté au niveau local. Il doit être autorisé d'ajouter l'élément de coût externe intégré dans le prix des péages au coût de l'infrastructure, sous réserve que certaines conditions soient respectées lors du calcul des coûts, afin d'éviter de faire payer indûment les utilisateurs.
- (15) Pour mieux prendre en compte le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et le coût de la congestion, la tarification des coûts externes doit varier en fonction du type de route, du type de véhicule et du moment, par exemple pic journalier, hebdomadaire ou saisonnier et heures creuses et nuit.
- (16) Le bon fonctionnement du marché intérieur nécessite un cadre communautaire permettant de garantir que les redevances routières fixées sur la base du coût local de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et du coût de congestion sont transparentes, proportionnées et non discriminatoires. Cela nécessite aussi l'application de principes communs de tarification, des méthodes de calcul et des valeurs unitaires des coûts externes reposant sur des méthodes scientifiques connues, ainsi que des mécanismes de notification et de compte rendu à la Commission concernant les systèmes de péage.

- (17) En outre, l'autorité qui détermine le taux de la tarification des coûts externes ne doit pas avoir d'intérêt direct à fixer un montant trop élevé et doit donc être indépendante de l'organisme qui collecte et gère les recettes de péage. L'expérience a montré que le fait de majorer le prix des péages en zone montagneuse pour financer des projets prioritaires du réseau transeuropéen n'est pas une solution viable pour les exploitants d'infrastructures si, en raison de l'augmentation du péage, le trafic est détourné dans de telles proportions que cela entraîne une perte de recettes. Pour palier ce problème, une majoration doit être autorisée sur les axes sur lesquels le trafic pourrait autrement se détourner.
- (18) Pour faire passer au premier plan la construction de projets prioritaires d'intérêt communautaire, les États membres qui ont la possibilité d'appliquer une majoration doivent opter pour cette solution avant de passer à la tarification des coûts externes. Pour éviter de taxer indûment les utilisateurs, il ne faut pas combiner une tarification des coûts externes à une majoration, à moins que les coûts externes excèdent le montant de la majoration déjà perçue. Si tel est le cas, il convient alors de déduire le montant de la majoration du montant de la tarification des coûts externes.
- (19) Lorsqu'une tarification différenciée des coûts externes est appliquée, faire varier la redevance d'utilisation des infrastructures dans le but de réduire la congestion, d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de minimiser leur dégradation et d'améliorer la sécurité routière, constituerait une charge inutile pour certaines catégories d'utilisateurs et doit donc pour cette raison être interdit.
- (20) Des réductions des redevances prélevées au titre des coûts externes ne doivent pas être autorisées étant donné qu'elles constitueraient un risque important de discrimination à l'encontre de certaines catégories d'utilisateurs.
- (21) La tarification des coûts externes au moyen de péages influencera davantage les décisions en matière de transport si les utilisateurs connaissent ces coûts. Ces coûts doivent donc être indiqués séparément sur un relevé, une facture ou un document équivalent délivré par l'exploitant du péage. Un tel document doit en outre permettre aux transporteurs routiers de facturer plus facilement le prix de la redevance fondée sur les coûts externes au chargeur ou à tout autre client.
- (22) L'utilisation de systèmes de péage électroniques est indispensable pour éviter de gêner la fluidité du trafic et prévenir localement les incidences néfastes sur l'environnement causées par les files d'attente aux barrières de péage. À cette fin, il importe de faire en sorte que la redevance perçue au titre des coûts externes soit collectée par un système de ce type, qui réponde aux exigences de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté¹² qui prévoit des mesures appropriées et proportionnées visant à garantir que les questions d'ordre technique, juridique, commerciale, de protection des données et de la vie privée soient convenablement prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes de péage électroniques. Ces systèmes doivent de plus être conçus de façon à pouvoir être étendus à tout axe parallèle à peu de frais. Il convient toutefois de prévoir une période de transition permettant de prendre les mesures d'adaptation nécessaires.

¹² OJ L 166 du 30.4.2004, p. 124;

- (23) Pour des raisons de clarté juridique, il convient de déterminer à quels endroits il est autorisé d'imposer des droits régulateurs destinés spécifiquement à réduire la congestion ou à combattre les incidences sur l'environnement, notamment sur la qualité de l'air, dues au trafic.
- (24) Conformément aux objectifs de la politique européenne des transports auxquels la présente directive vise à répondre, les recettes supplémentaires générées par une redevance sur les coûts externes doivent être utilisées dans des projets d'intérêt communautaire général et visant à promouvoir une mobilité durable au sens large. Ces projets doivent donc avoir pour objet de favoriser une tarification efficace, de réduire à la source la pollution causée par les transports, d'en atténuer ses effets, d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émission de CO₂ et de consommation de carburant et de construire de nouvelles infrastructures pour les utilisateurs des transports. Il s'agit notamment des actions de recherche et développement sur des véhicules moins polluants et de la mise en œuvre de la composante «transport» des plans d'action prévus par la directive 96/62/CE du Conseil du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant¹³ et par la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement¹⁴, qui peuvent prévoir des mesures visant à diminuer la pollution sonore et la pollution atmosphérique dues au trafic aux abords des grandes infrastructures et des agglomérations. L'affectation des recettes comme indiqué ci-dessus ne libère pas pour autant les États membres de l'obligation de notification à la Commission de certaines mesures nationales prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité, ni ne préjuge de l'issue de toute autre procédure engagée en application des articles 87 et 88 du traité.
- (25) Pour favoriser l'interopérabilité des dispositifs de péage, plusieurs États membres peuvent être autorisés à collaborer pour la mise en place d'un système commun de péage, à condition de respecter certaines exigences.
- (26) Une analyse approfondie de l'expérience acquise dans les États membres qui appliquent une tarification des coûts externes, conformément à la présente directive, doit être envoyée en temps voulu par la Commission au Conseil et au Parlement. Cette analyse doit également comporter une évaluation de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie de lutte contre le changement climatique, et plus particulièrement du processus de définition d'une taxe commune sur les carburants liée au changement climatique dans la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité¹⁵, y compris du carburant utilisé par les poids lourds. À la lumière de ces progrès, la question des émissions de dioxyde de carbone doit être prise en compte et une analyse de toute mesure supplémentaire appropriée doit être effectuée.
- (27) L'article 55, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement

¹³ JO L 296 du 21.11.1996, p. 55. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

¹⁴ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

¹⁵ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/75/CE (JO L 157 du 30.4.2004, p. 100).

régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion¹⁶ prévoit que les recettes provenant de taxes supportées directement par les utilisateurs doivent être prises en compte dans la détermination du déficit de financement dans le cas de projets générateurs de recettes. Cependant, puisque les recettes résultant de la tarification des coûts externes sont affectées à des projets visant à réduire à la source la pollution due au transport routier, à en atténuer les effets, à diminuer les émissions de CO₂ et améliorer les performances énergétiques des véhicules, ainsi qu'à créer de nouvelles infrastructures pour les utilisateurs de transport, elles ne doivent pas être intégrées dans le calcul du déficit de financement. Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹⁷.

- (28) La Commission doit notamment être habilitée à adapter les annexes 0, III, III *bis* et IV au progrès scientifique et technique, et les annexes I et II à l'inflation. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 *bis* de la décision 1999/468/CE.
- (29) Étant donné que les objectifs de l'action, qui sont d'encourager une tarification différenciée fondée sur les coûts externes pour promouvoir des transports durables, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de l'importance de la dimension transfrontalière de l'activité de transport, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé dans le même article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 1999/62/CE est modifiée comme suit:

1. À l'article 2, les points b) et b *bis*) sont remplacés par les points suivants:

- "b) «péage», une somme déterminée, fondée sur la distance parcourue, payable pour l'utilisation par un véhicule d'une infrastructure donnée et comprenant une redevance d'infrastructure et /ou une redevance fondée sur les coûts externes;
- b *bis*) «redevance d'infrastructure», une redevance perçue au moyen d'un péage aux fins de recouvrer les coûts d'infrastructure supportés par un État membre;

¹⁶ JO L 210 du 31.7.2006, p. 25 - 78.

¹⁷ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- b *ter*) «redevance fondée sur les coûts externes», une redevance perçue au moyen d'un péage aux fins de recouvrer les coûts supportés par un État membre en raison de la pollution de l'air due au trafic, de la pollution sonore due au trafic et de la congestion;
- b *quater*) «coût de la pollution de l'air due au trafic», le coût des dommages causés par le rejet dans l'air de certaines émissions nocives lors de l'utilisation d'un véhicule;
- b *quinquies*) «coût de la pollution sonore due au trafic», le coût des dommages causés par le bruit émis par un véhicule ou créé par le déplacement d'un véhicule sur la surface de la route;
- b *sexies*)«coût de la congestion», le coût supplémentaire du point de vue du temps perdu, du manque de fiabilité des temps de trajet, de l'augmentation de la consommation de carburant et des coûts d'entretien de véhicule imposés aux autres véhicules lorsqu'on atteint les limites de capacité d'utilisation de l'infrastructure;
- b *septies*) «redevance d'infrastructure moyenne pondérée», la recette totale provenant d'une redevance d'infrastructure collectée sur une période donnée, divisée par le nombre de kilomètres-véhicule parcourus sur les tronçons routiers soumis à une redevance durant cette période;
- b *octies*)«redevance fondée sur les coûts externes moyenne pondérée», la recette totale provenant d'une redevance sur les coûts externes collectée sur une période donnée, divisée par le nombre de kilomètres-véhicule parcourus sur les tronçons routiers soumis à une redevance durant cette période;»

2. Les articles 7, 7 *bis* et 7 *ter* sont remplacés par le texte suivant:

«Article 7

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou redevances d'utilisation sur leur réseau routier ou sur certains tronçons dudit réseau selon les conditions énoncées aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article et aux articles 7 *bis* à 7 *undecies*).
2. Les États membres n'imposent pas sur leur territoire à la fois des péages et des redevances d'utilisation pour une catégorie de véhicule donnée. Toutefois, un État membre qui impose une redevance d'utilisation sur son réseau peut également imposer des péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col.
3. Les péages et redevances d'utilisation sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, notamment sur le fondement de la nationalité du transporteur, de l'État membre ou du pays tiers d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, de l'origine ou de la destination du transport.
4. Les États membres peuvent prévoir de diminuer les taux des péages ou des redevances d'utilisation ou de dispenser de l'obligation de s'acquitter des péages ou des redevances d'utilisation les véhicules qui ne sont pas soumis à l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par

route¹⁸, ainsi que dans les cas auxquels s'applique l'article 6, paragraphe 2, points a) et b) de la présente directive, dans les conditions fixées par ledit article.

5. Pendant une période de transition allant jusqu'au 31 décembre 2011 inclus, un État membre peut choisir d'appliquer des péages et/ou des redevances d'utilisation uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus. À partir du 1^{er} janvier 2012, les péages et/ou redevances d'utilisation sont appliqués à tous les véhicules au sens de l'article 2, point d), à moins qu'un État membre ne considère qu'une extension aux véhicules de moins de 12 tonnes:

- a) aurait des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion ou la santé; ou
- b) entraînerait des coûts administratifs supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

Article 7 bis

1. Les redevances d'utilisation sont proportionnées à la durée d'utilisation de l'infrastructure et peuvent être acquittées pour une journée, une semaine, un mois ou un an. Plus précisément, le taux annuel ne doit pas être inférieur à 80 fois le taux journalier, le taux mensuel ne doit pas être inférieur à 13 fois le taux journalier et le taux hebdomadaire ne doit pas être inférieur à 5 fois le taux journalier.

Un État membre peut n'appliquer que des taux annuels aux véhicules immatriculés sur son territoire.

2. Les redevances d'utilisation pour toutes les catégories de véhicules, frais administratifs compris, sont fixées par l'État membre concerné à un niveau égal ou inférieur aux taux maximaux fixés à l'annexe II.

Article 7 ter

1. Les redevances d'infrastructure répondent au principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée est en rapport avec les coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau d'infrastructures concerné. Les redevances d'infrastructure moyennes pondérées peuvent aussi comprendre une rémunération du capital ou une marge bénéficiaire conforme aux conditions du marché.

2. La redevance fondée sur les coûts externes est en rapport avec le coût de la pollution de l'air due au trafic, le coût de la pollution sonore due au trafic, ou les deux. Sur les tronçons de route touchés par la congestion, la redevance fondée sur les coûts externes peut aussi inclure le coût de la congestion pendant les périodes durant lesquelles ces axes routiers sont habituellement congestionnés.

¹⁸ JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).

3. Les coûts pris en considération se rapportent au réseau, ou à la partie du réseau, sur lequel les péages sont prélevés et aux véhicules qui y sont assujettis.

Article 7 quater

1. La redevance fondée sur les coûts externes varie en fonction du type de route, de la catégorie d'émission EURO et du moment, dans les cas où la redevance intègre le coût de la congestion et/ou de la pollution sonore due au trafic.

2. Le montant de la redevance fondée sur les coûts externes pour chaque combinaison de catégorie de véhicule, de type de route et de moment est fixé conformément aux exigences minimales, à la formule commune et aux coûts externes imputables maximaux définis à l'annexe III *bis*.

3. Le montant de la redevance fondée sur les coûts externes est fixé par une autorité désignée par l'État membre à cette fin. Cette autorité est juridiquement et financièrement indépendante de l'organisme chargé de la gestion et de la collecte de tout ou partie de la redevance. Toutefois, si cet organisme est contrôlé par l'État membre, l'autorité peut être une administration de cet État.

Article 7 quinquies

1. Les États membres calculent la redevance d'infrastructure en appliquant une méthode reposant sur les principes de calcul élémentaires énoncés dans l'annexe III.

2. Pour les péages de concession, le taux maximal de la redevance d'infrastructure est égal ou inférieur au taux qui aurait résulté de l'application de la méthode basée sur les principes de calcul élémentaires énoncés dans l'annexe III. L'évaluation de cette équivalence est effectuée sur une période de référence suffisamment longue en accord avec la nature du contrat de concession.

3. Les systèmes de péage déjà en place le 10 juin 2008 ou pour lesquels des offres ou des réponses aux invitations à négocier dans le cadre de la procédure négociée ont été reçues à l'issue d'une procédure de passation de marché public avant le 10 juin 2008 ne sont pas soumis aux obligations énoncées aux paragraphes 1 et 2 aussi longtemps que ces systèmes restent en vigueur et ne sont pas modifiés de manière substantielle.

Article 7 sexies

1. Dans des cas exceptionnels concernant des infrastructures traversant des régions montagneuses, et après information de la Commission, une majoration peut être ajoutée au taux de la redevance d'infrastructure perçue sur des axes routiers particuliers touchés par des problèmes aigus de congestion, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, sous réserve que:

- a) les recettes générées par la majoration soient investies dans le financement de projets prioritaires d'intérêt européen, indiqués dans l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE, qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les

dommages environnementaux et qui concernent le corridor correspondant au tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée;

- b) la majoration n'excède pas 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément aux dispositions de l'article 7 *ter*, paragraphe 1, et de l'article 7 *quinquies*, sauf si les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de projets prioritaires d'intérêt commun comprenant des infrastructures situées dans des régions montagneuses, auquel cas la majoration ne doit pas excéder 25 %;
- c) l'application de la majoration n'induit pas de traitement discriminatoire au détriment du trafic commercial, par rapport aux autres utilisateurs de la route;
- d) une description de l'endroit exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financement des travaux de construction visés au point a) soient soumises à la Commission préalablement à l'application de la majoration et
- e) la période durant laquelle la majoration est appliquée soit définie et limitée par avance et corresponde, du point de vue des recettes escomptées, aux plans financiers et à l'analyse des coûts-bénéfices concernant les projets financés en partie grâce aux recettes tirées de la majoration.

Le premier alinéa s'applique aux nouveaux projets transfrontaliers faisant l'objet d'un accord entre tous les États membres concernés par ce projet.

2. Après information de la Commission, une majoration peut aussi être appliquée à un tronçon de route correspondant à un itinéraire de rechange de celui couvert par la majoration visée au paragraphe 1, si

- l'application d'une majoration sur une route entraînerait un détournement d'une partie notable du trafic vers l'itinéraire de rechange correspondant à la route en question, et
- les conditions énoncées aux points a) à e) du paragraphe 1 sont respectées.»

3. Une majoration peut être appliquée sur une redevance d'infrastructure faisant l'objet d'une variation conformément aux dispositions de l'article 7 *septies*.

4. Lorsque la Commission reçoit les informations qu'elle a exigées d'un État membre prévoyant d'appliquer une majoration, elle communique ces informations aux membres du comité visé à l'article 9 *quater*. Si la Commission estime que la majoration envisagée ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 1, ou si elle considère que la majoration envisagée aura des incidences néfastes non négligeables sur le développement économique de régions périphériques, elle peut rejeter les projets de tarification présentés par l'État membre en question, ou demander qu'ils soient modifiés, conformément à la procédure de consultation visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

5. Sur les tronçons de route pour lesquels les critères relatifs à l'application d'une majoration en vertu du paragraphe 1 sont respectés, les États membres ne peuvent prélever de redevance fondée sur les coûts externes que si une majoration est appliquée.

6. Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance fondée sur les coûts externes calculée conformément à l'article 7 *quater*.

Article 7 septies

1. Le taux des péages qui correspondent uniquement à une redevance d'infrastructure peut varier en fonction de la catégorie d'émission EURO, de telle manière qu'il ne dépasse jamais de plus de 100 % le montant du péage perçu pour des véhicules équivalents respectant les normes d'émission les plus strictes.

2. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur n'est pas en mesure de présenter les documents attestant la catégorie d'émission EURO du véhicule, l'État membre peut prélever un péage correspondant au taux maximal exigible.

3. Les péages constitués uniquement d'une redevance d'infrastructure peuvent également varier pour répondre à l'objectif de réduction de la pollution et des dégâts causés aux infrastructures et à l'objectif d'optimisation de l'utilisation des infrastructures concernées ou d'amélioration de la sécurité routière, à condition que:

- a) la variation soit transparente, rendue publique et applicable à tous les utilisateurs dans les mêmes conditions; et
- b) la variation soit appliquée en fonction du moment de la journée, du jour ou de la saison; et
- c) aucun péage ne dépasse de 100 % du péage perçu au moment de la journée, ou au cours du jour ou de la saison où il est le moins cher.

4. Les variations énoncées aux paragraphes 1 et 3 n'ont pas pour objet de générer des recettes de péage supplémentaires, tout accroissement imprévu des recettes étant compensé par une modification de la structure de la variation qui doit être effectuée dans un délai de deux ans à compter de la fin de l'exercice comptable au cours duquel l'excédent de recettes est produit.

5. Dans l'hypothèse où un péage comprend une redevance fondée sur les coûts externes, les paragraphes 1 et 3 ne s'appliquent pas à la composante du prix du péage correspondant à une redevance d'infrastructure.

Article 7 octies

1. Au minimum six mois avant la mise en œuvre d'un nouveau système de péage servant à la tarification de l'infrastructure, les États membres communiquent à la Commission:

a) pour les systèmes de péage autres que ceux concernant des péages de concession:

- les valeurs unitaires et les autres paramètres appliqués pour le calcul des différents éléments de coût des infrastructures, et
- des informations claires sur les véhicules couverts par les systèmes de péage et l'étendue géographique du réseau, ou d'une partie de celui-ci, pris en compte dans chaque calcul des coûts, et sur la fraction des coûts que lesdits systèmes visent à recouvrer.

b) pour les systèmes de péage concernant des péages de concession:

- les contrats de concession ou les modifications notables apportées à ces contrats;
- le cas de base sur lequel le concédant a fondé son avis de concession, conformément aux indications de l'annexe VII B de la directive 2004/18/CE; ce régime inclut l'estimation des coûts, tels qu'ils sont définis à l'article 7 *ter*, paragraphe 1, envisagés dans le cadre de la concession, ainsi que l'estimation du trafic prévu, selon les types de véhicules, les niveaux de péage envisagés et l'étendue géographique du réseau concerné par le contrat de concession.

2. Dans un délai de six mois suivant la réception de toutes les informations requises en vertu du paragraphe 1, la Commission indique si, selon elle, les obligations énoncées à l'article 7 *quinquies* sont respectées. Les avis de la Commission sont transmis au comité visé à l'article 9 *quater*.

3. Au minimum six mois avant la mise en œuvre d'un nouveau système de péage servant à la tarification des coûts externes, les États membres envoient à la Commission:

- des informations précises permettant de localiser les tronçons routiers sur lesquels il est prévu de percevoir la redevance fondée sur les coûts externes et indiquant la classe d'émission des véhicules, le type de route et les périodes exactes en fonction desquels elle variera,
- le montant envisagé de la redevance fondée sur les coûts externes moyenne pondérée et les recettes totales prévues;
- le nom de l'autorité désignée en application de l'article 7 *quater*, paragraphe 3, chargée de fixer le montant de la redevance, ainsi que le nom de ses représentants; et
- les paramètres, données et informations nécessaires pour établir les modalités d'application de la méthode de calcul présentée à l'annexe III *bis*.

4. Dans les six mois suivant la réception des informations requises en vertu du paragraphe 3, la Commission peut décider de demander à l'État membre concerné d'adapter la redevance fondée sur les coûts externes proposée, si elle estime que les obligations énoncées aux articles 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *decies* ou à l'article 9, paragraphe 2, ne sont pas respectées. La Commission notifie sa décision au comité visé à l'article 9 *quater*.

Article 7 nonies

1. Les États membres n'accordent à aucun utilisateur d'abattement ou de réduction portant sur l'élément de tarification des coûts externes d'un péage.

2. Les États membres peuvent accorder des abattements ou des réductions sur le prix de la redevance d'infrastructure à condition que:

- la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, rendue publique et applicable à tous les utilisateurs dans les mêmes conditions et n'entraîne pas de coûts supplémentaires répercutés sur les autres utilisateurs au moyen d'une augmentation du prix des péages; et

– ces abattements ou réductions induisent des économies réelles de coûts administratifs et n'excèdent pas 13 % de la redevance d'infrastructure acquittée par des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement ou de la réduction.

3. Dans les conditions prévues à l'article 7 *septies*, paragraphe 4, et à l'article 7 *septies*, paragraphe 3, deuxième tiret, les taux des péages peuvent, à titre exceptionnel, dans le cas de projets spécifiques d'un intérêt européen élevé, être soumis à d'autres formes de variations en vue de garantir la viabilité commerciale de ces projets, lorsque ceux-ci doivent faire face à la concurrence directe d'autres modes de transport de véhicules. La structure tarifaire qui en résulte est linéaire et proportionnée, rendue publique et applicable à tous les utilisateurs dans les mêmes conditions et n'entraîne pas de coûts supplémentaires répercutés sur les autres utilisateurs au moyen d'une augmentation du prix des péages. La Commission vérifie que ces conditions sont respectées avant que la structure tarifaire en question ne soit mise en œuvre.

Article 7 decies

1. Les péages et redevances d'utilisation sont mis en œuvre et perçus, et leur paiement est contrôlé, de façon à gêner le moins possible la fluidité du trafic en évitant tout contrôle ou vérification obligatoire aux frontières intérieures de la Communauté. À cette fin, les États membres coopèrent pour instaurer des moyens permettant aux transporteurs d'acquitter les redevances d'utilisation 24 heures sur 24, au moins dans les points de vente principaux, à l'aide de tous les moyens de paiement classiques, au sein ou en dehors des États membres où ils sont perçus. Les États membres dotent les points de paiement des péages et redevances d'utilisation des installations adéquates pour préserver les normes types de sécurité routière.

2. Les dispositifs de collecte des péages et/ou des redevances d'utilisation ne doivent pas créer un désavantage injustifié, financier ou autre, pour les utilisateurs non réguliers du réseau routier. En particulier, lorsqu'un État membre perçoit les péages et/ou les redevances d'utilisation uniquement au moyen d'un système nécessitant l'installation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il s'assure que tous les utilisateurs peuvent se procurer des unités embarquées adéquates satisfaisant aux exigences de la directive 2004/52/CE dans des conditions administratives et économiques raisonnables.

3. Dans le cas où un État membre perçoit une redevance fondée sur les coûts externes sur un véhicule, le montant de cette redevance est indiqué sur un document délivré au transporteur routier.

4. Une redevance fondée sur les coûts externes est prélevée et collectée au moyen d'un système électronique qui satisfait aux exigences de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE et qui peut être étendu ultérieurement à d'autres tronçons routiers sans nécessiter l'installation de barrières qui requiert des frais supplémentaires élevés d'équipements en bordure de route.

5. Toutefois, pendant une période de transition allant jusqu'au 31 décembre 2013 inclus, une redevance pour coûts externes peut être prélevée et collectée au moyen d'un système de péage existant. Dans ce cas, l'État membre concerné présente à la Commission un plan pour passer à un système satisfaisant aux exigences du paragraphe 4 d'ici le 31 décembre 2013 au plus tard.

Article 7 undecies

La présente directive ne porte pas atteinte à la liberté des États membres qui mettent en place un système de péage et/ou de redevance d'utilisation des infrastructures d'accorder, sans préjudice des dispositions des articles 87 et 88 du traité, une compensation adéquate pour cette taxation.

3. L'article 8 *quater* suivant est inséré:

«Article 8 quater

1. Deux États membres ou plus peuvent coopérer pour introduire un système de péage commun à l'ensemble de leurs territoires. Dans ce cas, ces États membres associent étroitement la Commission à ce processus de coopération, ainsi qu'au fonctionnement ultérieur du système et à sa modification éventuelle.

2. Le système commun de péage est soumis aux conditions énoncées aux articles 7 à 7 *undecies* et est ouvert aux autres États membres.»

4. À l'article 9, le paragraphe 1 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«La présente directive n'interdit pas l'application non discriminatoire par les États membres de droits régulateurs destinés spécifiquement à réduire la congestion ou à combattre les incidences sur l'environnement, notamment sur la qualité de l'air, dues au trafic sur tout axe urbain situé dans une zone construite.»

5. À l'article 9, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«Un État membre qui perçoit une redevance fondée sur les coûts externes veille à ce que les recettes tirées de cette redevance soient affectées à des mesures visant à faciliter une tarification efficace, à réduire à la source la pollution due au transport routier et à en atténuer les effets, à améliorer les performances des véhicules en matière d'émission de CO₂ et de consommation de carburant et à construire des infrastructures de substitution pour les utilisateurs des transports.

Un État membre qui perçoit une redevance d'infrastructure décide de l'utilisation des recettes générées par cette redevance. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances doivent être destinées au secteur des transports et à l'optimisation du système de transport tout entier.»

6. L'article 9 *ter* est remplacé par le texte suivant:

«Article 9 ter

La Commission favorise le dialogue et les échanges de savoir-faire technique entre États membres concernant la mise en œuvre de la présente directive, et plus particulièrement de ses

annexes. La Commission met à jour les annexes 0, III, III bis et IV en fonction des progrès techniques et les annexes I et II en fonction de la hausse des prix. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9 quater, paragraphe 3.»

7. L'article 9 *quater* est remplacé par le texte suivant:

«Article 9 quater

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.»

8. L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

1. Tous les quatre ans et pour la première fois le 31 décembre 2012 au plus tard, les États membres qui perçoivent une redevance fondée sur les coûts externes et/ou une redevance d'infrastructure établissent un rapport concernant les péages perçus sur leur territoire et le transmettent à la Commission. Le rapport contient des informations sur:

- la redevance fondée sur les coûts externes moyenne pondérée et les montants spécifiques perçus pour chaque combinaison de catégorie de véhicule, de type de route et de moment;
- les recettes totales générées par la redevance fondée sur les coûts externes et des informations sur l'utilisation de ces recettes
- et sur la redevance d'infrastructure moyenne pondérée et les recettes totales générées par cette redevance.

2. Au plus tard le 31 décembre 2013, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil concernant la mise en œuvre et les résultats de la présente directive, notamment eu égard à l'efficacité des dispositions relatives au recouvrement des coûts liés à la congestion et à la pollution due au trafic, et concernant l'inclusion de véhicules de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes. Dans ce rapport, elle examine aussi:

- l'intérêt d'intégrer dans le calcul des péages d'autres coûts externes, en particulier le coût des émissions de dioxyde de carbone dans le cas où la création d'une taxe commune sur les carburants ne permettrait pas d'obtenir des résultats satisfaisants, le coût des accidents et le coût de la perte de la biodiversité;

- l'intérêt d'étendre le champ de la directive à d'autres catégories de véhicules;
- la possibilité d'adopter une révision de la classification des véhicules afin de faire varier les péages en tenant compte de leur impact moyen sur l'environnement, la congestion et les infrastructures, ainsi que de leurs performances en matière d'émission de CO₂ et de consommation énergétique, et de la faisabilité pratique et économique de la perception et du contrôle de l'application des systèmes de péage; et
- la faisabilité technique et économique de la perception, sur les principales voies interurbaines, de redevances basées sur la distance. Le rapport précise le type d'axe routier susceptible d'être soumis à une redevance, les manières possibles de percevoir et de contrôler la perception de telles redevances de manière rentable et une méthode commune simple de fixation de taux minimaux.»

9. À l'annexe III, les mots «péage moyen pondéré» sont remplacés par «redevance d'infrastructure moyenne pondérée».

10. L'annexe de la présente directive est insérée après l'annexe III.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2010. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE III bis

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE FONDÉE SUR LES COÛTS EXTERNES ET ÉLÉMENTS DE COÛT EXTERNE IMPUTABLES MAXIMAUX

La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance fondée sur les coûts externes et les éléments de coût maximaux qu'il est autorisé d'intégrer dans le calcul du montant de cette redevance.

1. LES PARTIES DU RESEAUX CONCERNEES

Les États membres définissent précisément la ou les parties du réseau qui sont soumis à une redevance fondée sur les coûts externes.

Lorsqu'un État membre décide de percevoir une redevance fondée sur les coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau, la ou les parties sont choisies après une analyse permettant d'établir que:

- l'utilisation de véhicules sur les axes sur lesquels la redevance fondée sur les coûts externes est prélevée cause des dommages à l'environnement et induit une congestion plus importante que celle générée en moyenne sur d'autres portions du réseau d'infrastructures routières qui ne sont pas soumises à une telle redevance, ou
- la perception d'une redevance fondée sur les coûts externes sur d'autres parties du réseau pourrait avoir des incidences néfastes sur l'environnement, la congestion ou la sécurité routière, ou bien la perception et la collecte d'une telle redevance sur ces autres parties entraîneraient des coûts disproportionnés.

2. LES VEHICULES, AXES ROUTIERS ET PERIODES CONCERNES

L'État membre notifie à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle le péage varie. Il indique également à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances fondées sur les coûts externes plus élevées (ci-après dénommés «axes suburbains») et des axes routiers soumis à des redevances fondées sur les coûts externes moins élevées (ci-après dénommés «autres axes interurbains»).

Le cas échéant, il notifie également à la Commission les périodes exactes qui correspondent à la période nocturne et aux différentes périodes de pic journalier, hebdomadaire ou saisonnier pendant lesquelles une redevance fondée sur les coûts externes plus élevée peut être prélevée pour tenir compte d'une augmentation de la congestion ou des nuisances sonores.

La classification des routes et la définition des périodes de temps reposent sur des critères objectifs en rapport avec le niveau d'exposition des routes et de leurs abords à la congestion et à la pollution, par exemple la densité de la population, la fréquence des pics de pollution sur une année, mesurée conformément aux dispositions de la directive 96/62/CE, le trafic horaire et journalier moyen et le niveau de service (fraction de la journée ou de l'année pendant laquelle l'axe routier est utilisé à pleine capacité ou au-delà de sa capacité, retards moyens et/ou longueur des files). Les critères utilisés doivent être indiqués dans la notification.

3. MONTANT DE LA REDEVANCE

Pour chaque classe de véhicule, type de route et moment, l'autorité indépendante détermine un montant unique spécifique. La structure tarifaire qui en résulte est transparente, rendue publique et applicable à tous les utilisateurs dans les mêmes conditions.

Lorsqu'elle fixe le montant des redevances, l'autorité indépendante obéit au principe de tarification efficace, c'est-à-dire qu'elle fixe un prix proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule assujéti à la redevance. Le montant de la redevance s'approche le plus possible des coûts externes qui peuvent être imputés à la catégorie d'utilisateurs des transports routiers concernés.

Avant de déterminer ce montant, elle doit en outre prendre en considération le risque de détournement du trafic ainsi que d'éventuels effets négatifs sur la sécurité routière, l'environnement et la congestion, et les solutions permettant d'atténuer ces risques.

L'autorité indépendante contrôle l'efficacité du régime de tarification sur le plan de la réduction des dommages environnementaux causés par le transport routier et du désencombrement des routes, aux endroits où il est appliqué. Elle adapte régulièrement la structure tarifaire et le montant spécifique de la redevance fixée pour une classe déterminée de véhicule, un type de route et un moment donnés en fonction de l'évolution de la demande de transport.

4. ÉLÉMENTS DE COUT EXTERNE

4.1. Coût de la pollution de l'air due au trafic

Lorsqu'un État membre décide d'inclure tout ou partie du coût de la pollution atmosphérique due au trafic dans la redevance fondée sur les coûts externes, l'autorité indépendante calcule le coût imputable de la pollution de l'air due au trafic en appliquant la formule suivante ou en appliquant les valeurs unitaires indiquées dans le tableau 1 si ces dernières sont inférieures:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk} \text{ où:}$$

- PCV_{ij} est le coût de la pollution de l'air émise par le véhicule de classe i sur un type de route j (euro/véhicule.kilomètre)
- EF_{ik} est le facteur d'émission du polluant k pour le véhicule de classe i (gramme/kilomètre)
- PC_{jk} est le coût monétaire du polluant k pour le type de route j (euro/gramme)

Seules les émissions de particules et de précurseurs d'ozone comme l'oxyde d'azote et les composés organiques volatils seront prises en considération. Les facteurs d'émission doivent être les mêmes que ceux utilisés par les États membres lorsqu'ils ont dressé les inventaires nationaux d'émissions prévus par la directive 2001/81/CE fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques (qui exige l'établissement d'un guide

EMEP/Corinair sur les inventaires des émissions)¹⁹. Le coût monétaire des polluants doit être repris du tableau 13 du «Handbook on estimation of external cost in the transport sector»²⁰.

Tableau 1: Coût de la pollution de l'air due aux véhicules

Centimes d'euro /véhicule.kilomètre	Axes suburbains	Autres axes interurbains
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V et moins polluant	3	2

Valeurs en centimes d'euro, en 2000

Les valeurs du tableau 1 correspondent aux moyennes arithmétiques des valeurs indiquées dans le tableau 15 du «Handbook on the estimation of external cost in the transport sector»²¹ pour les véhicules appartenant à quatre catégories de poids différentes. Les États membres peuvent appliquer un coefficient correcteur aux valeurs du tableau 1 pour tenir compte de la composition réelle de la flotte en termes de taille de véhicule. Les valeurs indiquées dans le tableau 1 peuvent être multipliées par deux au maximum dans les régions montagneuses dans la mesure où la pente de la route, l'altitude et/ou des inversions de température le justifient.

L'autorité indépendante peut adopter d'autres méthodes utilisant des données tirées de mesures de polluants atmosphériques et la valeur locale du coût monétaire de polluants atmosphériques, à condition que les résultats ne soient pas supérieurs à ceux qui auraient été obtenus avec la formule indiquée ci-dessus ou avec les valeurs unitaires susmentionnées pour toute classe de véhicules.

Tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment le coût de la pollution atmosphérique est calculé sont rendus publics.

4.2 Coût de la pollution sonore due au trafic

Lorsqu'un État membre décide d'inclure tout ou partie du coût de la pollution sonore due au trafic dans la redevance fondée sur les coûts externes, l'autorité indépendante calcule le coût imputable de la pollution sonore due au trafic en appliquant la formule suivante ou en appliquant les valeurs unitaires indiquées dans le tableau 2 si ces dernières sont inférieures:

$$NCV_{ij}(\text{jour}) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij}(\text{nuit}) = n \times NCV_{ij}(\text{jour}) \text{ où}$$

- PCV_{ij} = coût de la pollution sonore émise par le véhicule de classe i sur un type de route j (euro/véhicule.kilomètre)

¹⁹ Méthodologie de l'Agence européenne pour l'environnement
<http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

²¹ Idem.

- NC_{jk} = coût des nuisances sonores par personne exposée sur une route de type j au niveau de bruit k (euro/personne)
- POP_k = population exposée au niveau de bruit journalier k par kilomètre (personne/kilomètre)
- ADT = trafic journalier moyen (véhicule)
- n = coefficient correcteur pour la période de la nuit

La population exposée au niveau de bruit k est déterminée d'après les cartes de bruit stratégiques élaborées en vertu de l'article 7 de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Le coût par personne exposée au niveau de bruit k doit être repris du tableau 20 du «Handbook on estimation of external cost in the transport sector»²².

Pour le trafic journalier moyen, un facteur de pondération inférieur ou égal à 4 est appliqué entre les poids lourds et les véhicules particuliers.

Tableau 2: Coût imputable des nuisances sonores des véhicules (NCV)

Centimes /véhicule.kilomètre	d'euro	Jour	Nuit
Axes suburbains		1.1	2
Autres axes interurbains		0.13	0.23

Valeurs en centimes d'euro, en 2000

Source: "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector", tableau 22²³

Les valeurs indiquées dans le tableau 2 peuvent être multipliées par cinq au maximum dans les régions montagneuses dans la mesure où la pente de la route, des inversions de température ou «l'effet amphithéâtre» des vallées le justifient.

Tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment le coût imputable de la pollution sonore est calculé sont rendus publics.

²² Idem.

²³ Idem.

4.3 Coût de la congestion

Sur les axes encombrés, un État membre peut choisir d'inclure tout ou partie du coût de la congestion dans la redevance fondée sur les coûts externes à condition que cet État membre démontre que le coût de la congestion imposé par un véhicule à d'autres utilisateurs dépasse le coût de construction des infrastructures déjà imputé pour ce véhicule. Si tel est le cas, l'autorité indépendante calcule le coût de la congestion imputable pour les différentes périodes de temps en appliquant la formule suivante ou en utilisant les valeurs unitaires indiquées dans le tableau 3, si ces dernières sont inférieures.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{où:}$$

- CCV = coût de la congestion imputable (euro/véhicule.kilomètre)
- IDC = coût de construction des infrastructures déjà imputé (euro/véhicule.kilomètre)
- Q_0 = trafic horaire optimal (véhicule/heure)
- $MEC(Q)$ = coût externe marginal de la congestion (euro/véhicule.kilomètre)
- VOT = valeur du temps (euro/heure.véhicule)
- Q = trafic horaire moyen (véhicule)
- ΔQ = changements mineurs concernant le trafic horaire
- $v(Q)$ = vitesse moyenne du trafic (kilomètre/heure)

Pour le trafic horaire moyen, un facteur d'équivalence inférieur ou égal à 3 est appliqué entre les poids lourds et les véhicules particuliers.

Le trafic horaire optimal est calculé en élevant le coût selon un mode itératif jusqu'à atteindre l'équilibre entre le trafic horaire et le coût externe marginal de la congestion. En revanche, le rapport entre le coût de la congestion imputable (CCV) et le coût externe marginal de la congestion (MEC) est de 0,5. La fonction vitesse-débit est basée sur des courbes de génie civil standard. La valeur du temps repose sur les études les plus récentes concernant la volonté de payer.

Tableau 3: Coût imputable de la congestion due aux véhicules (CCV)

Centimes /véhicule.kilomètre	d'euro	Période A	Période B	Période C
Axes suburbains	0	20	65	
Autres axes interurbains	0	2	7	

Valeurs en centimes d'euro, en 2000

Source: «Handbook on the estimation of external cost in the transport sector», tableau 7²⁴

La période A est une période creuse pendant laquelle le flux de trafic est stable.

La période B est une période de pic ou proche du pic avec un flux de trafic instable.

La période C est une période de pic extrême pendant laquelle l'état de la circulation est contraint ou à l'arrêt.

Tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment le coût de la congestion est calculé sont rendus publics.

²⁴ Idem.