

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2011/76/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 27 septembre 2011

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 sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La promotion de transports durables est un élément clé de la politique commune des transports. À cette fin, la contribution du secteur du transport au changement climatique et ses incidences négatives devraient être réduites, notamment la congestion, qui gêne la mobilité, et la pollution atmosphérique et sonore, qui a des conséquences néfastes sur la santé et l'environnement. 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 de l'Union, notamment la politique commune des transports.
- (2) L'objectif de réduction des incidences néfastes des transports devrait être atteint en veillant à éviter de créer des obstacles disproportionnés à la liberté de circulation, dans l'intérêt d'une croissance économique saine, du bon fonctionnement du marché intérieur et de la cohésion territoriale.
- (3) Pour optimiser en conséquence le système de transport, la politique commune des transports devrait mettre en œuvre une panoplie d'instruments visant à améliorer les

infrastructures et l'utilisation des techniques de transport, et permettre la gestion plus efficace de la demande de transport, notamment en promouvant le renouvellement de la flotte, une utilisation plus efficace des infrastructures et la comodalité. À cette fin, il y a lieu d'appliquer plus systématiquement le principe de «utilisateur-payeur» et de développer et appliquer le principe du «pollueur-payeur» dans le secteur des transports, dans tous les modes de transport.

- (4) La directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ invitait 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, par la suite, 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 en vue d'une nouvelle révision de ladite directive.
- (5) Afin de progresser dans le sens d'un système de transport durable, les prix des transports devraient mieux refléter les coûts liés à la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, au changement climatique et à la congestion qui résultent de l'utilisation réelle de tous les modes de transport, comme moyen d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire la pollution au niveau local, de gérer la congestion et de lutter contre le changement climatique à un coût moindre pour l'économie. Pour ce faire, il est nécessaire d'adopter, dans tous les modes de transport, une approche par étapes qui tienne compte de leurs particularités.
- (6) Certains modes de transport ont déjà commencé à internaliser les coûts externes, et la législation de l'Union applicable en la matière met en œuvre cette internalisation par étapes ou, du moins, ne s'y oppose pas. Ce processus doit cependant faire l'objet d'un suivi et être encouragé pour tous les modes de transport en appliquant des principes communs, tout en tenant compte de la spécificité de chaque mode.

⁽¹⁾ JO C 255 du 22.9.2010, p. 92.

⁽²⁾ JO C 120 du 28.5.2009, p. 47.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 11 mars 2009 (JO C 87 E du 1.4.2010, p. 345) et position du Conseil en première lecture du 14 février 2011 (JO C 77 E du 11.3.2011, p. 1). Position du Parlement européen du 7 juin 2011 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 septembre 2011.

⁽⁴⁾ JO L 187 du 20.7.1999, p. 42.

- (7) Dans le secteur des transports routiers, les péages, calculés comme des redevances d'utilisation des infrastructures fondées sur la distance, constituent un instrument économique équitable et efficace pour réaliser une politique des transports durable, puisqu'ils sont directement liés à l'utilisation de l'infrastructure, aux performances environnementales des véhicules et à l'endroit et au moment où ces véhicules sont utilisés et que leur montant 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. En outre, les péages ne créent aucune distorsion de concurrence sur le marché intérieur puisqu'ils concernent 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.
- (8) L'analyse d'impact montre que l'application de péages calculés en fonction du coût de la pollution et, sur les axes saturés, en fonction de la variation plus élevée des taux des péages pendant les périodes de pointe pourrait avoir un effet bénéfique sur le système de transport et contribuer à la stratégie de l'Union en matière de changement climatique. Cela pourrait réduire la congestion et la pollution générée localement en encourageant l'utilisation des technologies des véhicules plus propres, en optimisant la logistique et en diminuant le nombre de retours à vide. Cela pourrait contribuer grandement, de manière indirecte, à réduire la consommation de carburant et à lutter contre le changement climatique.
- (9) La présente directive ne fait pas obstacle à l'application, par les États membres, de règles nationales relatives à la taxation d'autres usagers de la route ne rentrant pas dans son champ d'application.
- (10) Les coûts de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, tels que les frais de santé, y compris le coût des soins médicaux, les pertes de récoltes et autres pertes de production, et les coûts en termes de bien-être, sont supportés sur le territoire de l'État membre dans lequel se déroule l'opération de transport. Le principe du pollueur-payeur sera mis en œuvre par la tarification des coûts externes, ce qui contribuera à la réduction desdits coûts.
- (11) Aux fins de la présente directive, le modèle mis au point par la Commission pour le calcul des coûts externes liés à la pollution atmosphérique et à la pollution sonore dues au trafic fournit des méthodes fiables et une série de valeurs unitaires qui peuvent déjà servir de base pour le calcul des redevances pour coûts externes.
- (12) Des incertitudes demeurent quant aux coûts et avantages des systèmes nécessaires pour appliquer des redevances différenciées sur les axes où le trafic est peu dense. Tant que ces incertitudes persistent, une approche souple au niveau de l'Union semble être la solution la plus appropriée. Cette approche souple devrait laisser les États membres libres de décider de percevoir ou non des redevances pour coûts externes en fonction des particularités locales et nationales du réseau et de déterminer les axes routiers sur lesquels ces redevances devraient être perçues.
- (13) Les droits d'usage fondés sur la durée constituent un bon système permettant d'appliquer dès à présent le principe de l'utilisateur-payeur, dès lors qu'un système de tarification fondé sur la distance parcourue et reflétant mieux l'utilisation réelle qui est faite de l'infrastructure n'est actuellement pas mis en œuvre. Les droits d'usage fondés sur la durée et perçus sur une base journalière, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle ne devraient pas désavantager les usagers 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 devrait donc être fixé pour les poids lourds.
- (14) Afin que les transporteurs européens reçoivent des signaux clairs en matière de tarification qui les incitent à optimiser leurs pratiques, il convient de s'efforcer à moyen terme de parvenir à une convergence des méthodes de calcul des coûts externes utilisées par les États membres.
- (15) Une mise en œuvre claire et transparente des systèmes de tarification pourrait conduire à un meilleur fonctionnement du marché intérieur. Par conséquent, il convient d'éviter l'existence de systèmes de tarification divergents, afin de ne pas causer de distorsions de concurrence en matière de transports internationaux de marchandises sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de ces réseaux interconnectés ou d'autoroutes qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen. Les mêmes principes de tarification devraient, notamment, être appliqués à tout tronçon du réseau autoroutier d'un État membre.
- (16) Les États membres devraient avoir la possibilité de recouvrer par voie de péages les coûts d'infrastructure et les coûts externes à hauteur du niveau maximal autorisé par la présente directive, mais aussi de choisir de recouvrer un de ces coûts ou tous les deux à hauteur d'un niveau inférieur ou de ne pas recouvrer ces coûts du tout.
- (17) Lorsqu'ils déterminent le réseau auquel s'applique une redevance pour coûts externes, les États membres devraient avoir la possibilité de décider de ne pas prélever cette redevance sur certains axes afin d'améliorer l'accès aux régions périphériques, enclavées et insulaires et d'en renforcer la compétitivité.
- (18) Il devrait être possible d'ajouter à une redevance d'infrastructure un élément de coût externe, fondé sur le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic. L'élément de coût externe intégré dans le montant du péage devrait pouvoir être ajouté au coût d'utilisation de l'infrastructure, sous réserve que certaines conditions soient respectées lors du calcul des coûts, afin d'éviter de taxer indûment les usagers.
- (19) Pour mieux prendre en compte le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, la tarification des coûts externes devrait varier en fonction du type de route, du type de véhicule et, pour ce qui est du bruit, des périodes de temps concernées.

- (20) La congestion a des répercussions négatives, en ce qu'elle entraîne, pour les usagers en général, une perte de temps et un gaspillage de carburant. La différenciation des redevances d'infrastructure constitue un moyen de gérer la congestion pour autant que les différences de prix procurent un signal-prix suffisamment clair et significatif pour inciter les usagers des routes à modifier leur comportement et à éviter les tronçons routiers saturés aux heures de pointe.
- (21) Lorsqu'une variation est appliquée sur un tronçon routier déterminé afin de réduire la congestion, cette variation devrait être conçue et appliquée de manière neutre du point de vue des recettes en accordant un avantage financier significatif aux transporteurs qui utilisent le tronçon routier en question en période creuse, par rapport à ceux qui l'utilisent en période de pointe.
- (22) 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'environnement ⁽¹⁾ prévoit déjà une base pour l'élaboration et la mise au point d'une série de mesures de l'Union concernant le bruit émis par les véhicules routiers et les infrastructures, en obligeant les autorités compétentes à dresser des cartes de bruit stratégiques pour les grands axes routiers et à établir des plans d'action visant à réduire les émissions sonores lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine.
- (23) Le bon fonctionnement du marché intérieur nécessite que l'Union dispose d'un cadre permettant de garantir que les redevances routières fixées sur la base du coût local de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et sur la base de la congestion sont transparentes, proportionnées et non discriminatoires. Ce cadre devrait inclure des principes communs de tarification, des méthodes de calcul, des niveaux maximaux et des valeurs unitaires des coûts externes reposant sur des méthodes scientifiques reconnues, ainsi que des procédures de notification et d'information de la Commission concernant les systèmes de péage.
- (24) Si une autorité est désignée par un État membre pour déterminer la redevance pour coûts externes, elle ne devrait pas avoir d'intérêt direct à fixer un montant trop élevé et devrait donc être indépendante de l'organisme qui recouvre et gère les recettes de péage.
- (25) Le corridor pour lequel une majoration est autorisée peut comprendre des tronçons routiers de montagne parallèles et en concurrence directe, situés à une distance raisonnable, sur lesquels le trafic peut être détourné à la suite de l'instauration de la majoration. Pour les projets transfrontaliers, l'application de cette disposition doit faire l'objet d'un commun accord des États membres concernés et de la Commission.
- (26) Pour faire passer au premier plan la construction des projets prioritaires d'intérêt européen indiqués à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽²⁾, les États membres qui ont la possibilité d'appliquer une majoration devraient opter pour cette solution avant de percevoir une redevance pour les coûts externes. Pour éviter de taxer indûment les usagers, une redevance pour coûts externes ne devrait pas être combinée à une majoration, à moins que les coûts externes n'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 redevance pour coûts externes.
- (27) Des abattements ou réductions sur la redevance pour coûts externes ne devraient pas être autorisés, étant donné qu'ils comporteraient un risque important de discrimination à l'encontre de certaines catégories d'usagers.
- (28) Sous réserve des dispositions pertinentes du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière d'aides d'État, des mesures d'incitation devraient être autorisées pour des voyages impliquant de coûteux transferts modaux tels que route-mer-route, dans l'intérêt de la cohésion territoriale ainsi que de l'accessibilité et de la compétitivité des régions périphériques, enclavées et insulaires.
- (29) Il devrait être possible de permettre des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure sous certaines conditions pour toute catégorie d'usagers tels que les usagers fréquents ou les utilisateurs de systèmes de péage électroniques.
- (30) La tarification des coûts externes au moyen de péages influencera davantage les décisions des usagers en matière de transport s'ils sont conscients de tels coûts. Par conséquent, ces coûts devraient être indiqués séparément sur un relevé, une facture ou un document équivalent délivré par l'exploitant du péage. Un tel document permettrait en outre aux transporteurs de répercuter plus facilement le montant de la redevance pour coûts externes sur l'expéditeur ou sur tout autre client.
- (31) L'utilisation de systèmes de péage électroniques est souhaitable pour éviter de gêner la fluidité du trafic et empêcher localement les incidences néfastes sur l'environnement causées par les files d'attente aux barrières de péage. Il est par conséquent souhaitable de percevoir la redevance pour coûts externes au moyen de ces systèmes, conformément à 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 Communauté ⁽³⁾. En vue de faciliter le bon fonctionnement du marché intérieur, la Commission devrait contrôler les progrès réalisés dans le cadre de la directive 2004/52/CE en ce qui concerne la mise en œuvre, dans les délais prévus, d'un véritable service de péage électronique européen ramenant à une unité le nombre des appareils de péage électronique équipant un véhicule donné, appareil qui soit parfaitement compatible avec les systèmes électroniques de recouvrement des redevances de l'ensemble des États membres.

⁽¹⁾ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

⁽²⁾ JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

⁽³⁾ JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

- (32) Si les décisions concernant les dépenses publiques nationales, y compris l'utilisation des recettes produites au titre de la présente directive, sont, conformément au principe de subsidiarité, du ressort des États membres, les recettes supplémentaires provenant des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, conformément aux objectifs de la politique des transports que poursuit la présente directive, devraient être utilisées en faveur du secteur des transports et pour promouvoir une mobilité durable en général. Ces projets devraient donc avoir pour objet, notamment, de favoriser une tarification efficace, de réduire à la source la pollution due au transport routier, d'en atténuer les effets, d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie, de construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports, d'optimiser la logistique ou d'améliorer la sécurité routière.
- (33) Pour favoriser l'interopérabilité des dispositifs de péage, et à condition de respecter certaines exigences, deux États membres ou plus devraient pouvoir coopérer pour mettre en place des systèmes communs de péage.
- (34) La Commission devrait envoyer en temps utile, au Parlement européen et au Conseil, une évaluation complète de l'expérience acquise dans les États membres qui appliquent une redevance pour coûts externes et/ou une redevance d'infrastructure, conformément à la présente directive.
- (35) Le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion⁽¹⁾ prévoit que les recettes provenant de taxes supportées directement par les usagers doivent être prises en compte dans la détermination du déficit de financement dans le cas de projets générateurs de recettes. Cependant, les recettes résultant des redevances pour coûts externes ne devraient pas être prises en compte dans le calcul du déficit de financement, puisqu'elles devraient être consacrées à des projets visant à réduire à la source la pollution due au transport routier, à en atténuer les effets, à améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie, ainsi qu'à construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.
- (36) Lorsqu'ils appliquent d'autres méthodes scientifiques pour calculer les redevances pour coûts externes, les États membres devraient pouvoir prendre en considération les méthodes permettant de calculer les valeurs des coûts monétaires des externalités, tels qu'ils ressortent de l'étude intitulée «Handbook on estimation of external cost in the transport sector» (Manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports)⁽²⁾, qui donne un aperçu des dernières avancées, sur les plans théorique et pratique, en matière d'évaluation des coûts externes.
- (37) Dans les régions montagneuses décrites dans l'étude intitulée «Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries» (Régions montagneuses en Europe: analyse des régions de montagne dans les États membres de l'Union, les pays candidats à l'adhésion et d'autres pays européens) commandée par la Commission européenne en 2004, l'application de redevances pour coûts externes plus élevées devrait être autorisée dans la mesure où il serait prouvé par des données scientifiques objectives que la pollution atmosphérique et sonore génère des dommages plus élevés dans ces régions montagneuses en raison de conditions géographiques ou de phénomènes physiques tels que la pente de la route, les inversions thermiques ou l'effet «amphithéâtre» des vallées.
- (38) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de déléguer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission⁽³⁾.
- (39) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour procéder à certaines adaptations des annexes. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.
- (40) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer»⁽⁴⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (41) Étant donné que l'objectif de la présente directive, qui est d'encourager une tarification différenciée fondée sur les coûts externes pour promouvoir des transports durables, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de l'importance de la dimension transfrontalière de l'activité de transport, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point suivant est inséré:

⁽¹⁾ JO L 210 du 31.7.2006, p. 25.

⁽²⁾ (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

⁽³⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

⁽⁴⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

«a *quinquies*) “autoroute”: une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

- i) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier; et
- iii) est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;»

b) les points b) et b *bis*) sont remplacés par le texte suivant:

«b) “péage”: une somme déterminée, payable pour un véhicule, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, qui comprend une redevance d'infrastructure et/ou une redevance pour coûts externes;

b *bis*) “redevance d'infrastructure”: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures supportés dans un État membre;»

c) les points suivants sont insérés:

«b *ter*) “redevance pour coûts externes”: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts supportés dans un État membre en raison de la pollution atmosphérique due au trafic et/ou de la pollution sonore due au trafic;

b *quater*) “coût de la pollution atmosphérique due au trafic”: le coût des dommages causés par le rejet de particules et de précurseurs d'ozone tels que l'oxyde d'azote et les composés organiques volatils, 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 les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route;

b *sexies*) “redevance d'infrastructure moyenne pondérée”: le montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;

b *septies*) “redevance pour coûts externes moyenne pondérée”: le montant total des recettes générées par une redevance pour coûts externes sur une période donnée, divisé

par le nombre de véhicules kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;»

d) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) “véhicule”: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises, et d'un poids total en charge autorisé de plus de 3,5 tonnes;».

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

«Article 7

1. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 *bis*, les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de leur réseau d'autoroutes qui ne fait pas partie du réseau routier transeuropéen, selon les conditions énoncées aux paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article et aux articles 7 *bis* à 7 *duodecies*. Cela ne porte pas atteinte au droit des États membres, conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage sur d'autres axes routiers, pour autant que la perception de péages et/ou de droits d'usage sur ces autres axes ne présente pas de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international et n'entraîne pas de distorsion de concurrence entre les opérateurs.

2. Les États membres n'imposent pas cumulativement des péages et des droits d'usage pour une catégorie de véhicules donnée pour l'utilisation d'un même tronçon de route. Toutefois, un État membre qui impose un droit d'usage sur son réseau peut également imposer des péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col.

3. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur, de l'État membre ou du pays tiers d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport.

4. Les États membres peuvent prévoir des taux des péages ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage pour les véhicules dispensés 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 route (*), ainsi que dans les cas visés par l'article 6, paragraphe 2, points a) et b), de la présente directive, et sous réserve des conditions qui y sont prévues.

5. Un État membre peut décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, s'il considère qu'une extension aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes aurait notamment:

a) des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;

- b) pour conséquence des frais administratifs supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

Les États membres qui décident de n'appliquer des péages et/ou des redevances d'utilisation qu'aux véhicules ayant un poids en charge maximal autorisé supérieur ou égal à 12 tonnes informent la Commission de leur décision et des motifs de celle-ci.

Article 7 bis

1. Les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure, sans dépasser les valeurs fixées à l'annexe II, et sont valables pour une journée, une semaine, un mois ou un an. Le taux mensuel ne doit pas dépasser 10 % du taux annuel, le taux hebdomadaire ne doit pas dépasser 5 % du taux annuel, et le taux journalier ne doit pas dépasser 2 % du taux annuel.

Un État membre peut décider d'appliquer uniquement des taux annuels aux véhicules immatriculés dans cet État membre.

2. Les États membres fixent les droits d'usage pour toutes les catégories de véhicules, frais administratifs compris, à un niveau qui n'est pas supérieur aux taux maximaux fixés à l'annexe II.

Article 7 ter

1. Les redevances d'infrastructure sont fondées sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée est liée aux coûts de construction et aux coûts d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau d'infrastructure concerné. Les redevances d'infrastructure moyennes pondérées peuvent aussi comprendre une rémunération du capital et/ou une marge bénéficiaire conforme aux conditions du marché.

2. Les coûts pris en considération se rapportent au réseau ou à la partie du réseau sur lequel des redevances d'infrastructure sont perçues et aux véhicules qui y sont soumis. Les États membres peuvent décider de ne recouvrer qu'un pourcentage desdits coûts.

Article 7 quater

1. La redevance pour coûts externes peut être liée au coût de la pollution atmosphérique due au trafic. Sur les tronçons routiers traversant des zones peuplées qui sont exposées à la pollution sonore due au trafic routier, la redevance pour coûts externes peut inclure le coût de cette pollution sonore.

La redevance pour coûts externes varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes précisées à l'annexe III bis, et elle respecte les valeurs maximales fixées à l'annexe III ter.

2. Les coûts pris en considération se rapportent au réseau ou à la partie du réseau sur lequel des redevances pour coûts externes sont perçues et aux véhicules qui y sont soumis. Les États membres peuvent décider de ne recouvrer qu'un pourcentage desdits coûts.

3. La redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic ne s'applique pas aux véhicules qui respectent les normes d'émission EURO les plus strictes pendant quatre ans à compter des dates d'application fixées dans la réglementation ayant instauré ces normes.

4. Le montant de la redevance pour coûts externes est fixé par l'État membre concerné. Si un État membre désigne une autorité à cet effet, cette autorité est juridiquement et financièrement indépendante de l'organisme chargé de la gestion et du recouvrement de tout ou partie de la redevance.

Article 7 quinquies

Au plus tard un an après l'adoption de futures normes d'émission EURO plus strictes, le Parlement européen et le Conseil fixent, conformément à la procédure législative ordinaire, les valeurs maximales correspondantes dans l'annexe III ter.

Article 7 sexies

1. Les États membres calculent le niveau maximal de la redevance d'infrastructure en appliquant une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III.

2. Pour les péages de concession, le niveau maximal de la redevance d'infrastructure est équivalent ou inférieur au niveau qui serait obtenu en utilisant une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III. L'évaluation de cette équivalence est fondée sur une période de référence raisonnablement longue et adaptée à la nature du contrat de concession.

3. Les systèmes de péage déjà en place au 10 juin 2008 ou pour lesquels des offres ou, dans le cas d'une procédure négociée, des réponses aux invitations à négocier ont été reçues dans le cadre d'une procédure de passation de marchés publics 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 septies

1. Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses, et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, à condition que:

- a) les recettes générées par la majoration soient investies dans le financement de la construction de projets prioritaires d'intérêt européen, indiqués à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (**), qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et sont situés dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée;

- b) la majoration n'excède pas 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 *ter*, paragraphe 1, et à l'article 7 *sexies*, sauf si les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de projets prioritaires d'intérêt européen comprenant des infrastructures situées dans des régions montagneuses, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 %;
- c) l'application de la majoration n'induit pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route;
- d) une description de l'endroit exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer la construction des projets prioritaires 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 au préalable et soit cohérente, en termes de recettes escomptées, avec les plans financiers et l'analyse 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. Une majoration peut être appliquée sur une redevance d'infrastructure qui a fait l'objet d'une variation conformément à l'article 7 *octies*.

3. Après réception des informations requises d'un État membre prévoyant d'appliquer une majoration, la Commission 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 négatives importantes sur le développement économique de régions périphériques, elle peut rejeter les plans de tarification présentés par l'État membre concerné. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

4. 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 percevoir de redevance pour coûts externes que si une majoration est appliquée.

5. Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance pour coûts externes calculée conformément à l'article 7 *quater*, sauf pour les véhicules des classes d'émission EURO 0, I et II à compter du 15 octobre 2011, et III à partir de 2015. Toutes ces recettes générées par l'application simultanée de la majoration et par les redevances pour coûts externes sont investies dans le financement de la construction de projets prioritaires d'intérêt européen, identifiés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE.

Article 7 *octies*

1. Les États membres font varier la redevance d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions EURO du véhicule, de telle manière qu'une redevance d'infrastructure

ne soit jamais supérieure de plus de 100 % au montant de la redevance d'infrastructure perçu pour des véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes. Les contrats de concession existants sont dispensés de cette obligation jusqu'à leur renouvellement.

Un État membre peut néanmoins déroger à l'exigence de variation de la redevance d'infrastructure dans les cas où:

- i) la cohérence des systèmes de péage sur son territoire s'en trouverait gravement compromise;
- ii) l'introduction d'une telle différenciation ne serait pas techniquement possible dans les systèmes de péage concernés;
- iii) ces dispositions conduiraient à détourner les véhicules les plus polluants, ce qui engendrerait des conséquences négatives en termes de sécurité routière et de santé publique; ou
- iv) le péage comprend une redevance pour coûts externes.

De telles dérogations ou dispenses sont notifiées à la Commission.

2. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant la classe d'émissions EURO du véhicule, les États membres peuvent appliquer des péages allant jusqu'au niveau maximal exigible.

3. La redevance d'infrastructure peut également faire l'objet de variations afin de réduire la congestion, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière, à condition que:

- a) la variation soit transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions;
- b) la variation soit appliquée en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison;
- c) aucune redevance d'infrastructure ne soit supérieure à 175 % du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée visé à l'article 7 *ter*;
- d) les périodes de pointe pendant lesquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas cinq heures par jour;
- e) la variation est conçue et appliquée de façon transparente et de manière à ne pas affecter les recettes sur un tronçon routier congestionné en offrant des tarifs de péage réduits aux transporteurs qui empruntent le tronçon routier en dehors des heures de pointe et des tarifs majorés à ceux qui l'empruntent pendant les heures de pointe; et
- f) l'État membre qui souhaite instaurer une telle variation ou modifier un tarif existant en informe la Commission en lui communiquant les informations nécessaires pour lui donner l'assurance que les conditions sont remplies. En se fondant sur les informations qui lui sont fournies, la Commission rend publique et met régulièrement à jour une liste énumérant les périodes et tarifs correspondants auxquels s'applique la variation.

4. Les variations visées aux paragraphes 1 et 3 n'ont pas pour objet de générer des recettes de péage supplémentaires. Toute augmentation non voulue des recettes est compensée 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 les recettes supplémentaires ont été générées.

Article 7 nonies

1. Au moins six mois avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance d'infrastructure, les États membres communiquent à la Commission:

- a) pour les dispositifs de péage autres que ceux comportant 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 leurs 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 dispositifs de péage comportant des péages de concession:
 - les contrats de concession ou les modifications notables apportées à ces contrats,
 - le scénario de base sur lequel le concédant a fondé l'avis de concession visé à l'annexe VII B de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services^(***); ce scénario de base 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 rend un avis indiquant si les obligations énoncées à l'article 7 *sexies* sont respectées. Les avis de la Commission sont mis à la disposition du comité visé à l'article 9 *quater*.

3. Avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance pour coûts externes, les États membres communiquent à la Commission:

- a) des informations précises permettant de localiser les tronçons routiers sur lesquels il est prévu de percevoir la redevance pour coûts externes et indiquant la classe des véhicules, le type des routes et les périodes de temps exactes en fonction desquelles elle variera;
- b) le montant envisagé de la redevance pour coûts externes moyenne pondérée et le montant total des recettes prévu;

c) le cas échéant, le nom de l'autorité désignée en application de l'article 7 *quater*, paragraphe 4, pour fixer le montant de la redevance, ainsi que le nom de son représentant;

d) les paramètres, données et informations nécessaires pour établir les modalités d'application de la méthode de calcul figurant à l'annexe III *bis*.

4. La Commission rend une décision sur le fait de savoir si les obligations énoncées aux articles 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *undecies*, ou à l'article 9, paragraphe 2, sont respectées, au plus tard:

- a) six mois après la communication du dossier visé au paragraphe 3; ou
- b) le cas échéant, dans un délai supplémentaire de trois mois après la réception des informations complémentaires prévues au paragraphe 3 à la demande de la Commission.

L'État membre concerné adapte la redevance pour coûts externes proposée afin de se mettre en conformité avec la décision. La décision de la Commission est mise à la disposition du comité visé à l'article 9 *quater*, du Parlement européen et du Conseil.

Article 7 decies

1. Les États membres ne prévoient en faveur d'aucun usager un abattement ou une réduction sur l'élément de redevance pour coûts externes d'un péage.

2. Les États membres peuvent prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure, à condition que:

- a) la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, rendue publique et accessible aux usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage;
- b) ces abattements ou réductions induisent des économies réelles de frais administratifs; et
- c) n'excèdent pas 13 % de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement ou de la réduction.

3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 *octies*, paragraphe 3, point b), et à l'article 7 *octies*, paragraphe 4, les taux des péages peuvent, à titre exceptionnel, à savoir pour des projets spécifiques d'un intérêt européen élevé identifiés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE, 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, proportionnée, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage. La Commission vérifie que ces conditions sont respectées avant que la structure tarifaire en question ne soit mise en œuvre.

Article 7 undecies

1. Les péages et droits d'usage sont appliqués et perçus, et leur paiement est contrôlé, de façon à gêner le moins possible la fluidité du trafic et à éviter tout contrôle ou vérification obligatoire aux frontières intérieures de l'Union. À cette fin, les États membres coopèrent pour instaurer des moyens permettant aux transporteurs d'acquitter les péages et droits d'usage 24 heures sur 24, au moins dans les points de vente principaux, à l'aide des 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 droits d'usage des installations adéquates pour préserver les normes types de sécurité routière.

2. Les modalités relatives à la perception des péages et des droits d'usage ne désavantagent pas, de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier. En particulier, lorsqu'un État membre perçoit des péages ou des droits d'usage uniquement au moyen d'un système nécessitant l'installation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il s'assure que tous les usagers peuvent se procurer des unités embarquées adéquates satisfaisant 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 Communauté****) dans des conditions administratives et économiques raisonnables.

3. Lorsqu'un État membre perçoit un péage sur un véhicule, le montant total du péage, le montant de la redevance d'infrastructure et/ou le montant de la redevance pour coûts externes sont indiqués sur un reçu délivré au transporteur, dans la mesure du possible par voie électronique.

4. Lorsque cela est possible d'un point de vue économique, les États membres perçoivent et recouvrent une redevance pour coûts externes au moyen d'un système électronique qui satisfait aux exigences de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE. La Commission favorise, entre les États membres, toute coopération qui pourrait s'avérer nécessaire pour garantir l'interopérabilité des systèmes électroniques de péage au niveau européen.

Article 7 duodecies

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la présente directive ne porte pas atteinte à la liberté qu'ont les États membres qui mettent en place un système de péage et/ou des droits d'usage pour les infrastructures d'accorder une compensation adéquate pour cette taxation.

(*) JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

(**) JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

(***) JO L 134 du 30.4.2004, p. 114.

(****) JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.»

3) L'article suivant est inséré après l'article 8 bis:

«Article 8 ter

1. Deux États membres ou plus peuvent coopérer pour mettre en place un système de péage commun applicable à

l'ensemble de leurs territoires regroupés. En pareil cas, les États membres concernés veillent à informer la Commission de leur coopération, ainsi que du fonctionnement ultérieur du système et de sa modification éventuelle.

2. Le système commun de péage est soumis aux conditions énoncées aux articles 7 à 7 *duodecies*. D'autres États membres peuvent adhérer au système commun.»

4) À l'article 9, les paragraphes 1 *bis* et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1 *bis*. La présente directive ne fait pas obstacle à l'application non discriminatoire par les États membres de droits régulateurs destinés spécifiquement à réduire la congestion du trafic ou à combattre les incidences sur l'environnement, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sur tout axe routier situé dans une zone urbaine, y compris les axes routiers du réseau transeuropéen qui traversent des zones urbaines.

2. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes produites par la présente directive. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble. En particulier, les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin:

- a) de favoriser une tarification efficace;
- b) de réduire à la source la pollution due au transport routier;
- c) d'atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier;
- d) d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie;
- e) de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d'étendre les capacités actuelles;
- f) de soutenir le réseau transeuropéen de transport;
- g) d'optimiser la logistique;
- h) d'améliorer la sécurité routière; et
- i) de mettre à disposition des places de parking sûres.

Le présent paragraphe est réputé appliqué par les États membres lorsqu'ils ont mis en place et appliquent des politiques de soutien fiscal ou financier qui font appel au soutien financier du réseau transeuropéen de transport et qui ont une valeur équivalente à 15 % au moins des recettes générées par les redevances d'infrastructures et les redevances pour coûts externes dans chaque État membre.»

5) Les articles 9 *ter* et 9 *quater* sont remplacés 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.

Article 9 quater

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (*).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 9 quinquies

La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne:

- l'adaptation de l'annexe 0 à l'acquis de l'Union,
- l'adaptation au progrès scientifique et technique des formules figurant aux points 4.1 et 4.2 de l'annexe III bis.

Les procédures exposées aux articles 9 *sexies*, 9 *septies* et 9 *octies* s'appliquent aux actes délégués visés au présent article.

Article 9 sexies

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 9 *quinquies* est conféré à la Commission pour une période indéterminée.

2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 9 *septies* et 9 *octies*.

Article 9 septies

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 9 *quinquies* peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation et les motifs éventuels de celle-ci.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation de pouvoir spécifiée dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués qui sont déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 9 octies

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification.

Sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, celui-ci est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entre en vigueur à la date prévue dans ses dispositions.

L'acte délégué peut être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formulent une objection à l'égard d'un acte délégué, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.

(*) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.»

6) À l'article 10, paragraphe 1, les termes «des communautés européennes» sont remplacés par les termes «de l'Union européenne».

7) L'article suivant est inséré après l'article 10:

«Article 10 bis

1. Les montants en euros prévus à l'annexe II et ceux en cents prévus aux tableaux 1 et 2 de l'annexe III *ter* sont révisés tous les deux ans à compter du 1^{er} janvier 2013, afin de tenir compte de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'Union, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées [publié par la Commission (Eurostat)].

Les adaptations sont automatiques: le montant de base en euros ou en cents est augmenté du pourcentage de variation dudit indice. Les montants qui en résultent sont arrondis au montant en euros le plus proche en ce qui concerne l'annexe II, au montant en dixième de cent le plus proche en ce qui concerne le tableau 1 de l'annexe III *ter* et au montant en centième de cent le plus proche en ce qui concerne le tableau 2 de l'annexe III *ter*.

2. La Commission publie, au *Journal officiel de l'Union européenne*, les montants adaptés visés au paragraphe 1. Ceux-ci entrent en vigueur le premier jour du mois suivant la publication.»

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

«Article 11

1. Au plus tard le 16 octobre 2014, et tous les quatre ans par la suite, les États membres qui perçoivent une redevance pour coûts externes et/ou une redevance d'infrastructure établissent un rapport concernant les péages, y compris les péages de concession, perçus sur leur territoire et le transmettent à la Commission, qui le met à la

disposition des autres États membres. Ce rapport peut omettre les dispositifs de péage qui étaient déjà en place au 10 juin 2008 et qui ne comportent pas de redevances pour coûts externes, aussi longtemps que ces dispositifs demeurent en vigueur et pour autant qu'ils ne soient pas sensiblement modifiés. Ce rapport contient des informations sur:

- a) la redevance pour coûts externes moyenne pondérée et les montants spécifiques perçus pour chaque combinaison de classe de véhicule, de type de route et de période de temps;
- b) la variation du montant des redevances d'infrastructure en fonction du type de véhicule et du moment;
- c) la redevance d'infrastructure moyenne pondérée et le montant total des recettes générées par cette redevance;
- d) les recettes totales générées par les redevances pour coûts externes; et
- e) les mesures prises conformément à l'article 9, paragraphe 2.

2. Au plus tard le 16 octobre 2015, la Commission, assistée par le comité visé à l'article 9 *quater*, présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'efficacité des dispositions sur le recouvrement des coûts liés à la pollution due au trafic, ainsi que sur l'inclusion de véhicules de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes. Dans ce rapport, elle analyse également, sur la base d'un suivi permanent, et évalue, entre autres:

- a) l'efficacité des mesures prévues par la présente directive pour s'attaquer à l'incidence négative des transports routiers, en tenant compte, en particulier, de l'incidence dans les États membres isolés géographiquement et périphériques;
- b) l'impact de la mise en œuvre de la présente directive en termes d'orientation des usagers vers les solutions de transport les plus respectueuses de l'environnement et les plus efficaces, et elle donne des informations sur l'introduction de redevances fondées sur la distance;
- c) la mise en œuvre et l'impact de la variation des redevances d'infrastructure telle que visée à l'article 7 *octies* sur la réduction de la pollution atmosphérique et de la congestion du trafic au niveau local. Le rapport évalue également si la variation maximale et la période de pointe, visées à l'article 7 *octies*, sont suffisantes pour permettre un bon fonctionnement du mécanisme de variation;
- d) les progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes de transport dans le but de leur internalisation; et
- e) les avancées réalisées dans l'application des redevances aux usagers de la route et les moyens d'harmoniser progressivement les systèmes de redevance appliqués aux véhicules commerciaux.

Dans ce rapport, la Commission évalue également l'utilisation des systèmes électroniques de perception et de recou-

vrement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes et leur degré d'interopérabilité conformément à la directive 2004/52/CE.

3. Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition à l'intention du Parlement européen et du Conseil relative à la révision de la présente directive.

4. Au plus tard le 16 octobre 2012, la Commission présente un rapport faisant la synthèse des autres mesures, telles que les politiques réglementaires, arrêtées en vue d'internaliser ou de réduire les coûts externes liés à l'environnement, au bruit et à la santé dus à tous les modes de transport et indiquant la base juridique et les valeurs maximales utilisées.

Afin d'assurer la concurrence intermodale équitable dans la tarification progressive des redevances pour coûts externes de tous les modes de transport, elle y inclut un calendrier des mesures restant à prendre pour englober d'autres modes de transport ou véhicules et/ou les éléments de coûts externes n'ayant pas encore été pris en compte, en tenant compte de l'état d'avancement de la révision de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (*).

(*) JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.»

9) L'annexe III est modifiée comme suit:

a) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La présente annexe énonce les principes fondamentaux de calcul de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée afin de tenir compte de l'article 7 *ter*, paragraphe 1. L'obligation de lier les redevances d'infrastructure aux coûts ne porte pas atteinte à la liberté qu'ont les États membres de décider, conformément à l'article 7 *ter*, paragraphe 2, de ne pas recouvrer intégralement les coûts au moyen des recettes des redevances d'infrastructure ou, conformément à l'article 7 *septies*, de faire varier les montants des redevances d'infrastructure spécifiques par rapport à la moyenne.»

b) au second paragraphe, les termes «communautaire» et «communautaires» sont remplacés par les termes «de l'Union»;

c) Au point 1), deuxième tiret, les mots «article 7 *bis*, paragraphe 1» sont remplacés par les mots «article 7 *ter*, paragraphe 2».

10) Le texte figurant à l'annexe de la présente directive est inséré 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 16 octobre 2013. Ils en informent immédiatement la Commission.

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.

Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas aux États membres tant qu'aucun péage ou droit d'usage n'est mis en œuvre sur leur territoire.

2. 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.

Fait à Strasbourg, le 27 septembre 2011.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

Le président

M. DOWGIELEWICZ

ANNEXE

«ANNEXE III bis

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE

La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance pour coûts externes et au calcul de la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale.

1. Les parties du réseau routier concernées

Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes.

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

- l'utilisation de véhicules sur les axes sur lesquels la redevance pour coûts externes est prélevée cause des dommages à l'environnement plus importants que ceux générés en moyenne sur d'autres portions du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive qui ne sont pas soumises à une telle redevance, ou
- la perception d'une redevance pour coûts externes sur d'autres parties du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive pourrait avoir des incidences négatives sur l'environnement ou la sécurité routière, ou que la perception et le recouvrement d'une telle redevance sur ces autres parties entraîneraient des coûts disproportionnés.

2. Les véhicules, axes routiers et périodes de temps concernés

Les États membres notifient à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle le péage varie. Ils indiquent également à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées [ci-après dénommés "axes suburbains (autoroutes comprises)"] et celle des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes moins élevées [ci-après dénommés "axes interurbains (autoroutes comprises)"].

Le cas échéant, ils notifient également à la Commission les heures exactes qui correspondent à la période nocturne pendant laquelle une redevance pour coûts externes liés au bruit plus élevée peut être perçue pour tenir compte d'une augmentation des nuisances sonores.

La classification des routes en axes suburbains (autoroutes comprises) et axes interurbains (autoroutes comprises) 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 pollution, tels que la densité de la population et la fréquence des pics de pollution sur une année mesurée conformément à la présente directive. Les critères retenus sont indiqués dans la notification.

3. Montant de la redevance

Pour chaque classe de véhicule, type de route et période de temps, l'État membre concerné ou, le cas échéant, une autorité indépendante détermine un montant unique spécifique. La structure tarifaire qui en résulte, y compris l'heure de début et de fin de chaque période nocturne lorsque la redevance pour coûts externes comprend le coût de la pollution sonore, est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions. Il y a lieu que cette information soit rendue publique suffisamment longtemps avant sa mise en application. Tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment les différents éléments de coût externe sont calculés sont rendus publics.

Lorsqu'il fixe le montant des redevances, l'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante obéit au principe de tarification efficace, c'est-à-dire qu'il fixe un montant proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule soumis à la redevance.

Avant de déterminer ce montant, il prend en outre 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'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante contrôle l'efficacité du système de tarification sur le plan de la réduction des dommages environnementaux causés par le transport routier. Il adapte tous les deux ans, si nécessaire, la structure tarifaire et le montant spécifique de la redevance fixée pour une classe déterminée de véhicule, un type de route et une période de temps en fonction de l'évolution de l'offre et de la demande de transport.

4. Éléments de coût externe**4.1. Coût de la pollution atmosphérique 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 pour coûts externes, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution atmosphérique due au trafic, soit en appliquant la formule suivante, soit en retenant les valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 1, si ces dernières sont inférieures:

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

où:

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

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 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques ⁽¹⁾ (qui exige l'établissement d'un guide EMEP/Corinair sur les inventaires des émissions) ⁽²⁾. Le coût monétaire des polluants est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par une autorité indépendante, en tenant compte des dernières avancées en matière d'estimation.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut appliquer d'autres méthodes reposant sur des preuves scientifiques pour calculer la valeur des coûts de pollution atmosphérique en 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 aux valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 1, pour toute classe de véhicule.

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 pour coûts externes, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable de la pollution sonore due au trafic soit en appliquant les formules suivantes, soit en retenant les valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 2, si ces dernières sont inférieures:

$$NCV_j \text{ (journalier)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (jour)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (nuit)} = b \times NCV_j$$

où:

- NCV_j = coût de la pollution sonore émise par un poids lourd sur un type de route j (euro/véhicule.kilomètre)
- 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)
- $WADT$ = trafic journalier moyen pondéré (en équivalent véhicules particuliers)
- a et b sont des facteurs de pondération déterminés par l'État membre de manière que la redevance moyenne pondérée liée au bruit par véhicule kilomètre n'excède pas NCV_j (journalier).

La pollution sonore due au trafic est liée à l'incidence sur les niveaux de bruit mesurés près du point d'exposition et derrière les barrières antibruit, s'il y en a.

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 du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ⁽³⁾.

Le coût par personne exposée au niveau de bruit k doit être estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par une autorité indépendante, en tenant compte des dernières avancées en matière d'estimation.

Pour le trafic journalier moyen pondéré, un facteur d'équivalence "e" inférieur ou égal à 4 est appliqué entre les poids lourds et les véhicules particuliers.

⁽¹⁾ JO L 309 du 27.11.2001, p. 22.

⁽²⁾ Méthodologie de l'Agence européenne pour l'environnement. (<http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>).

⁽³⁾ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut appliquer des méthodes alternatives scientifiquement prouvées pour calculer la valeur du coût des nuisances sonores, à condition que les résultats ne soient pas supérieurs aux valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 2.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut fixer des redevances différenciées liées au bruit afin de récompenser l'emploi de véhicules plus silencieux, à condition que cela n'aboutisse pas à une discrimination à l'encontre des véhicules étrangers. En cas d'instauration de redevances différenciées liées au bruit, celles qui sont appliquées à la catégorie des véhicules les plus bruyants ne peuvent excéder les valeurs unitaires visées à l'annexe III *ter*, tableau 2, et être supérieures au quadruple de la redevance liée au bruit appliquée au véhicule le plus silencieux.

ANNEXE III *ter*

REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES MOYENNE PONDÉRÉE MAXIMALE

La présente annexe fixe les paramètres à utiliser pour calculer la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale.

1. Coût maximal de la pollution atmosphérique due au trafic

Tableau 1 Coût imputable maximal de la pollution atmosphérique

Cents/véhicule.kilomètre	Axes suburbains (autoroutes comprises)	Axes interurbains (autoroutes comprises)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
après le 31 décembre 2013	3	2
EURO VI	0	0
après le 31 décembre 2017	2	1
Moins polluant qu'EURO VI	0	0

Les valeurs du tableau 1 peuvent être multipliées par 2 au maximum dans les régions montagneuses, dans la mesure où la pente de la route, l'altitude et/ou les inversions de température le justifient.

2. Coût maximal de la pollution sonore due au trafic

Tableau 2 Coût imputable maximal des nuisances sonores

Cents/véhicule.kilomètre	Jour	Nuit
Axes suburbains (autoroutes comprises)	1,1	2
Axes interurbains (autoroutes comprises)	0,2	0,3

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

DÉCLARATION DE LA COMMISSION SUR LES TABLEAUX DE CORRESPONDANCE

«La Commission rappelle son engagement à faire en sorte que les États membres établissent des tableaux de correspondance entre les mesures de transposition qu'ils adoptent et la directive de l'Union européenne et qu'ils les communiquent à la Commission, dans le cadre de la transposition de la législation de l'Union européenne. Cette démarche participe d'une volonté de servir les intérêts des citoyens, d'améliorer le processus législatif et d'accroître la transparence juridique, ainsi que de faciliter l'examen de l'alignement des réglementations nationales sur les dispositions arrêtées au niveau de l'Union européenne.

La Commission regrette le manque de soutien envers la disposition incluse dans sa 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 (directive "Eurovignette"), qui avait pour but de rendre obligatoire l'établissement des tableaux de correspondance.

Dans un esprit de compromis et afin de permettre l'adoption sans délai de cette proposition, la Commission est disposée à accepter de remplacer la disposition qui figure dans le dispositif sur le caractère obligatoire de l'établissement des tableaux de correspondance par un considérant ad hoc encourageant les États membres à adopter cette pratique. Elle communiquera des informations dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de l'accord en séance plénière et présentera, à l'issue de la période de transposition, un rapport sur la façon dont les États membres établissent, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux illustrant, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et dont ils les rendent publics.

Cependant, la position adoptée par la Commission dans ce dossier ne saurait être considérée comme un précédent. La Commission poursuivra ses efforts en vue de dégager, avec le Parlement européen et le Conseil, une solution satisfaisante à cette question institutionnelle horizontale.»

DÉCLARATION DES PRÉSIDENTES HONGROISE, POLONAISE, DANOISE ET CHYPRIOTE DU CONSEIL

«Nous déclarons par la présente que l'accord intervenu entre le Conseil et le Parlement européen lors du trilogue du 23 mai 2011 concernant la 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 (directive "Eurovignette") ne préjuge pas le résultat des négociations interinstitutionnelles portant sur les tableaux de correspondance.»

DÉCLARATION DU PARLEMENT EUROPÉEN

«Le Parlement européen regrette que le Conseil n'ait pas été disposé à accepter la publication obligatoire de tableaux de correspondance dans le contexte de la proposition de modification de la directive 1999/62/CE. Il est déclaré par la présente que l'accord conclu entre le Parlement européen et le Conseil lors du trilogue du 23 mai 2011 concernant la 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 (directive "Eurovignette") ne préjuge pas le résultat des négociations interinstitutionnelles portant sur les tableaux de correspondance.

Le Parlement européen invite la Commission européenne à le tenir informé, dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de l'accord en séance plénière, et à présenter, à l'issue de la période de transposition, un rapport sur la façon dont les États membres établissent leurs propres tableaux illustrant, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et dont ils les rendent publics.»
