I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) Nº 33/2005

du 6 septembre 2005

en vue de l'adoption d'une directive 2005/ /CE 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

(2005/C 275 E/01)

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 directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ([1]), et notamment son article 7,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([2]),

vu l'avis du Comité des régions ([3]),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ([4]),

considérant ce qui suit:

(1) L'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des États membres, le bon fonctionnement du marché intérieur et l'amélioration de la compétitivité nécessitent l'institution de mécanismes équitables d'imputation, aux transporteurs, des coûts liés à l'utilisation des infrastructures. Un certain degré d'harmonisation a déjà été atteint par la directive 1999/62/CE.

(2) Une tarification plus équitable de l'utilisation de l'infrastructure routière est essentielle pour encourager des modalités de transport durables dans la Communauté. L'objectif de l'utilisation optimale du réseau routier existant ainsi que d'une réduction sensible de ses effets négatifs devrait être réalisé sans charge supplémentaire pour les opérateurs, afin d'assurer une croissance économique solide et le bon fonctionnement du marché intérieur.

(3) Dans le Livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a annoncé qu'elle proposerait une directive pour la tarification des infrastructures routières. Lors de l'adoption, le 12 février 2003, du rapport sur les conclusions du Livre blanc, le Parlement européen a confirmé la nécessité d'une tarification des infrastructures. À la suite du Conseil européen de Göteborg du 15 juin 2001, qui a notamment attiré l'attention sur la question des transports durables, le Conseil européen de Copenhague des 12 et 13 décembre 2002 et le Conseil européen de Bruxelles des 20 et 21 mars 2003 ont, par ailleurs, accueilli favorablement l'intention de la Commission de présenter une nouvelle directive «Eurovignette».

(4) La directive 1999/62/CE prend en considération, pour la détermination des péages, les coûts de construction, d'exploitation, de maintenance et de développement des infrastructures. Il convient d'indiquer clairement, dans une disposition spécifique, les coûts de construction qui peuvent être pris en compte.

([1]) JO L 187 du 20.7.1999, p. 42. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.
([2]) JO C 241 du 28.9.2004, p. 58.
([3]) JO C 109 du 30.4.2004, p. 14.
([4]) Avis du Parlement européen du 20 avril 2004 (JO C 104 E du 30.4.2004, p. 372), position commune du Conseil du 6 septembre 2005 et position du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel).

(5) Les opérations internationales de transport routier sont concentrées sur le réseau transeuropéen de transport routier. En outre, le bon fonctionnement du marché intérieur est essentiel pour le transport commercial. Dès lors, le cadre communautaire devrait couvrir le transport commercial sur le réseau routier transeuropéen tel que défini dans la décision nº 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport [1]. Conformément au principe de subsidiarité, les États membres devraient être libres d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage sur des routes autres que celles du réseau routier transeuropéen, dans le respect du traité.

(6) Pour des raisons liées à la rentabilité de la mise en œuvre des systèmes de péage, l'ensemble de l'infrastructure à laquelle un péage s'applique peut ne pas être nécessairement soumis à des restrictions d'accès permettant d'exercer un contrôle sur les péages perçus. Les États membres peuvent décider de mettre en œuvre la présente directive en utilisant des péages uniquement à un point particulier de l'infrastructure à laquelle le péage se rapporte.

(7) Les péages devraient être fondés sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. Au cas où les infrastructures en question auraient été cofinancées sur le budget général de l'Union européenne, le financement provenant des fonds communautaires ne devrait pas être recouvré au moyen de péages, à moins que les instruments communautaires pertinents ne comportent des dispositions spécifiques qui tiennent compte, pour l'établissement du montant du cofinancement communautaire, des futures recettes de péage.

(8) Le fait que l'utilisateur soit en mesure de prendre les décisions qui influencent la charge du péage en choisissant les véhicules les moins polluants et des périodes ou des itinéraires moins encombrés est un élément important d'un système de péages. Il convient, par conséquent, que les États membres puissent différencier les péages en fonction du type de véhicules, suivant sa catégorie d'émissions (classification «EURO») et le degré de dommages qu'il occasionne aux routes, le lieu, le moment ainsi que le niveau de congestion. Cette différenciation du niveau des péages devrait être proportionnelle à l'objectif poursuivi.

(9) Les aspects de la tarification commerciale pour l'utilisation des infrastructures routières qui ne sont pas couverts par la présente directive devraient respecter les règles du traité.

(10) La présente directive ne porte pas atteinte à la liberté, pour les États membres qui introduisent un système de péage et/ou de droits d'usage pour les infrastructures, de prévoir, sans préjudice des articles 87 et 88 du traité, une compensation adéquate pour cette taxation. Une telle compensation ne devrait pas entraîner de distorsions de concurrence dans le marché intérieur et devrait être soumise aux dispositions pertinentes de la législation communautaire, notamment les taux minimaux des taxes sur les véhicules fixés à l'annexe I de la directive 1999/62/CE et la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité [2].

(11) Lorsque les États membres prélèvent des péages ou des droits d'usage pour l'utilisation de routes du réseau routier transeuropéen, les routes visées par cette taxation devraient bénéficier du traitement prioritaire approprié dans les programmes d'entretien des États membres.

(12) Les régions de montagne telles que les Alpes ou les Pyrénées devraient faire l'objet d'une attention toute particulière. En effet, le lancement de nouveaux projets importants d'infrastructures a souvent échoué parce que les ressources financières exceptionnelles nécessaires n'étaient pas disponibles. Dans ces régions, il peut alors être demandé aux usagers de supporter un montant supplémentaire afin de financer des projets essentiels d'une valeur européenne très élevée, y compris ceux impliquant un autre mode de transport dans le même corridor. Ce montant devrait être lié aux besoins financiers du projet. Il devrait également être lié au niveau de base des péages afin de ne pas entraîner de charges artificiellement élevées dans un corridor, ce qui pourrait aboutir à une déviation du trafic sur d'autres corridors, occasionnant des problèmes locaux d'encombrement et une utilisation inefficace des réseaux.

(13) Les redevances ne devraient pas être discriminatoires ni leur perception impliquer des formalités excessives ou créer des obstacles aux frontières intérieures. Les mesures appropriées devraient dès lors être prises pour en faciliter le règlement par les utilisateurs occasionnels, en particulier lorsque les péages et/ou les droits d'usage sont perçus exclusivement au moyen d'un système qui exige l'utilisation d'un dispositif de paiement électronique (unité embarquée à bord du véhicule).

(14) Afin d'assurer une application cohérente et harmonisée des systèmes de tarification des infrastructures, pour les nouveaux systèmes de péage, il convient de calculer les coûts selon un ensemble de principes de base ou de les établir à un niveau ne dépassant pas celui qui serait obtenu en appliquant ces principes. Ces exigences ne devraient pas s'appliquer aux systèmes existants, à moins qu'ils ne soient notablement modifiés par la suite. Ces modifications notables consisteraient en un changement significatif des conditions d'origine du système de péage

[1] JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision nº 884/2004/CE (JO L 167 du 30.4.2004, p. 1).

[2] 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).

par la modification du contrat passé avec l'opérateur du système de péage, mais pas en des modifications prévues dans le système d'origine. Dans le cas de contrats de concession, les modifications notables pourraient être mises en œuvre conformément à une procédure de passation de marchés publics. Afin d'obtenir la transparence sans entraver le fonctionnement de l'économie de marché ni les partenariats entre le secteur public et le secteur privé, les États membres devraient en outre communiquer à la Commission, afin qu'elle soit en mesure de rendre un avis, les valeurs unitaires et les autres paramètres qu'ils envisagent d'appliquer pour le calcul des différents éléments de coût des péages ou, dans le cas des contrats de concession, le contrat pertinent et le cas de base. Les avis adoptés par la Commission avant l'instauration de nouveaux systèmes de péage dans les États membres ne préjugent aucunement de l'obligation qui incombe à la Commission en vertu du traité d'assurer l'application de la législation communautaire.

(15) D'autres progrès techniques sont encore nécessaires pour développer le système de tarification de l'usage de l'infrastructure routière. Une procédure devrait être introduite pour permettre à la Commission d'adapter les exigences de la directive 1999/62/CE aux progrès techniques, après consultation à cette fin des États membres.

(16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision nº 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission [1].

(17) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'harmonisation des conditions applicables aux péages liés à l'utilisation des infrastructures routières, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de sa dimension communautaire et eu égard à la sauvegarde du marché intérieur des transports, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(18) Il convient de modifier la directive 1999/62/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ 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 a) est remplacé par le texte suivant:

«a) "réseau routier transeuropéen", le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision nº 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (*) et illustré par des cartes. Les cartes se rapportent aux sections correspondantes mentionnées dans le dispositif et/ou à l'annexe II de ladite décision;

(*) JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision nº 884/2004/CE (JO L 167 du 30.4.2004, p. 1).»;

b) les points suivants sont insérés:

«a *bis*) "coûts de construction": les coûts de construction, y compris, le cas échéant, les coûts de financement:

— des infrastructures nouvelles ou de l'amélioration des infrastructures nouvelles (y compris les réparations structurelles importantes), ou

— des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures (y compris les réparations structurelles importantes) achevées au maximum trente ans avant le … (*), pour les systèmes de péage qui sont déjà en place le … (*), ou achevées au maximum trente ans avant l'établissement de tout nouveau dispositif de péage mis en place après le … (*); les coûts relatifs aux infrastructures ou à l'amélioration des infrastructures achevées avant ces dates peuvent également être considérés comme des coûts de construction lorsque:

i) un État membre a établi un système de péage qui prévoit le recouvrement de ces coûts au moyen d'un contrat passé avec l'exploitant d'un système de péage ou de tout autre acte juridique ayant un effet équivalent, qui entre en vigueur avant le … (*); ou

ii) un État membre peut prouver que l'argument justifiant la construction des infrastructures en question était qu'elles devaient avoir une durée de vie nominale supérieure à trente ans.

[1] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(*) Vingt-quatre mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

En tout état de cause, la fraction des coûts de construction à prendre en compte n'excède pas la fraction de la durée de vie nominale actuelle des composants d'infrastructure restant à courir au … (*) ou à la date à laquelle les nouveaux systèmes de péage sont établis, lorsque cette date est postérieure.

Les coûts des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures peuvent comprendre toutes les dépenses spécifiques d'infrastructure visant à réduire les nuisances sonores ou à améliorer la sécurité routière ainsi que les paiements effectifs réalisés par le gestionnaire de l'infrastructure correspondant aux éléments environnementaux objectifs tels que, par exemple, la protection contre la contamination des sols;

a *ter)* "coûts de financement": les intérêts sur les emprunts et/ou le rendement de toute prise de participation des actionnaires;

a *quater)* "réparations structurelles importantes": les réparations structurelles, à l'exclusion des réparations dont ne profitent plus actuellement les usagers de la route, par exemple lorsque les réparations ont été remplacées par de nouvelles couches de roulement ou d'autres travaux de construction;»;

c) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) "péage": une somme déterminée payable pour l'exécution, par un véhicule, d'un parcours donné sur les infrastructures visées à l'article 7, paragraphe 1, cette somme étant basée sur la distance parcourue et le type de véhicule;»;

d) le point b bis) suivant est inséré:

«b *bis)* "péages moyens pondérés": le montant total des recettes générées par les péages sur une période donnée divisé par le nombre de kilomètres par véhicule parcourus sur un réseau donné soumis au péage durant cette période, le montant des recettes et les kilomètres par véhicule étant calculés pour les véhicules auxquels le péage s'applique;»;

e) les points c), d), e) et f) sont remplacés par le texte suivant:

«c) "droit d'usage": une somme déterminée dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée, des infrastructures visées à l'article 7, paragraphe 1;

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

e) véhicule de la catégorie "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "VRE": un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe 0;

f) "type de véhicule": la catégorie dans laquelle un véhicule est classé en fonction du nombre d'essieux, de ses dimensions ou de son poids, ou d'un autre critère de classification des véhicules en fonction des dommages qu'ils causent aux routes, par exemple le système de classification des dommages causés aux routes qui est défini à l'annexe IV, pour autant que le système de classification utilisé soit basé sur les caractéristiques du véhicule qui figurent dans la documentation relative au véhicule utilisée dans tous les États membres ou sont visibles;»;

f) les points suivants sont ajoutés:

«g) "contrat de concession": une "concession de travaux publics" ou une "concession de services", au sens de l'article 1er 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 (*);

h) "péage de concession": un péage perçu par un concessionnaire dans le cadre d'un contrat de concession.

(*) JO L 134 du 30.4.2004, p. 114. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) no 1874/2004 de la Commission (JO L 326 du 29.10.2004, p. 17).»;

2. L'article 7 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2, 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur des parties de celui-ci, uniquement selon les conditions visées aux paragraphes 2 à 12. Cette disposition est sans préjudice du droit des États membres d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage sur des routes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen ou, sur le réseau routier transeuropéen, à d'autres types de véhicules à moteur qui ne sont pas couverts par la définition de "véhicule", dans le respect du traité.

2. Un État membre peut décider de maintenir ou d'introduire des péages et/ou des droits d'usage applicables uniquement aux véhicules ayant un poids total en charge autorisé maximal d'au moins 12 tonnes. Lorsqu'un État membre décide d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage à des véhicules dont le poids est inférieur à cette limite, les dispositions de la présente directive s'appliquent.

(*) Vingt-quatre mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

3. Pour une catégorie donnée de véhicules, les péages et droits d'usage ne sont pas perçus cumulativement pour l'utilisation d'un même tronçon de route. Toutefois, les États membres peuvent également appliquer des péages sur des réseaux où des droits d'usage sont perçus, pour l'utilisation de ponts, de tunnels et de cols de montagne.

4. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur, du pays ou du lieu d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport.»;

b) les paragraphes suivants sont insérés:

«4 *bis)* Les États membres peuvent prévoir des taux de péage ou des droits d'usage réduits ou des exonérations de péage et de droits d'usage pour les véhicules dispensés d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle au titre du règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (*), et dans les cas couverts par l'article 6, paragraphe 2, points a) et b), de la présente directive et dans les conditions qui y sont prévues.

4 *ter)* Étant donné que les tarifications prévoyant des abattements ou réductions sur les péages en faveur des utilisateurs réguliers peuvent permettre à l'opérateur de l'infrastructure de réaliser une économie réelle de coûts administratifs, les États membres peuvent prévoir de tels abattements ou réductions à condition que:

— les conditions énoncées au paragraphe 10, point a), soient remplies;

— ces abattements ou réductions soient conformes au traité, et notamment à ses articles 12, 49, 86 et 87;

— ces abattements ou réductions ne créent pas de distorsions de concurrence sur le marché intérieur;

— la tarification qui en résulte soit linéaire, proportionnée et accessible à tous les usagers dans les mêmes conditions, et n'entraîne pas la répercussion d'éventuels surcoûts sur d'autres usagers par le biais d'une augmentation du péage.

Ces abattements ou réductions ne peuvent en aucun cas excéder 13 % du péage appliqué aux véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier d'un abattement ou d'une réduction.

4 *quater)* Tous les régimes d'abattement et de réduction sont communiqués à la Commission, qui vérifie que les conditions énoncées aux paragraphes 4 *bis* et 4 *ter* du présent article sont remplies et les approuve selon la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2).

(*) JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement de la Commission nº 432/2004 (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).»;

c) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Les arrangements relatifs à la perception des péages et/ou des droits d'usage ne doivent pas désavantager 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 et/ou des droits d'usage exclusivement au moyen d'un système qui exige l'utilisation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il met à disposition, dans le cadre d'arrangements administratifs et économiques raisonnables, les unités embarquées à bord.»;

d) au paragraphe 7, les deuxième et troisième alinéas sont supprimés;

e) les paragraphes 9 et 10 sont remplacés par le texte suivant:

«9. Les péages se fondent uniquement sur le principe de recouvrement des coûts d'infrastructure. Plus précisément, les péages moyens pondérés sont liés aux coûts de construction et aux coûts d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau d'infrastructure concerné. Les péages moyens pondérés peuvent aussi comprendre une rémunération du capital ou une marge bénéficiaire adaptée aux conditions du marché.

10. a) sans préjudice des péages moyens pondérés visés au paragraphe 9, les États membres peuvent faire varier les taux des péages à des fins telles que la lutte contre les dommages causés à l'environnement, la résorption de la congestion, la réduction au minimum des dommages aux infrastructures, l'optimisation de l'utilisation des infrastructures concernées et la promotion de la sécurité routière, pour autant qu'une telle variation:

— soit proportionnelle à l'objectif poursuivi,

— soit transparente et non discriminatoire, notamment en ce qui concerne la nationalité du transporteur, le pays ou le lieu d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule et l'origine ou la destination du transport,

— ne soit pas destinée à générer des recettes de péage supplémentaires, toute augmentation imprévue des recettes (conduisant à des péages moyens pondérés non conformes au paragraphe 9) étant compensée par une modification de la structure de la variation qui doit être effectuée dans les deux ans suivant la fin de l'exercice au cours duquel les recettes supplémentaires ont été générées,

— respecte les plafonds de flexibilité définis au point b);

b) sous réserve des conditions prévues au point a), les taux de péage peuvent varier en fonction:

— de la classe d'émissions EURO telle qu'établie à l'annexe 0, pour autant que le péage à acquitter ne soit pas supérieur de plus de 100 % au péage imposé aux véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes, et/ou

— du moment de la journée, du type de jour ou de la saison, pour autant que:

i) le péage à acquitter ne soit pas supérieur de plus de 100 % au péage correspondant au moment de la journée, au type de jour ou à la saison les moins chers; ou

ii) lorsque la période la moins chère est exonérée, la pénalité prévue pour le moment de la journée, le type de jour ou la saison les plus chers n'excède pas 50 % du niveau de péage qui serait normalement applicable au véhicule concerné;

c) sous réserve des conditions prévues au point a), 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 tarification qui en résulte est linéaire et proportionnée, elle est rendue publique et mise à la disposition de tous les usagers dans les mêmes conditions, et elle ne doit pas entraîner la répercussion d'éventuels surcoûts sur d'autres usagers sous forme d'une augmentation du péage. Avant la mise en œuvre de la tarification en question, la Commission vérifie que les conditions énoncées dans le présent point sont remplies.»;

f) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«11. Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée aux péages sur des tronçons routiers spécifiques:

a) qui connaissent de graves problèmes de congestion entravant la libre circulation des véhicules; ou

b) dont l'utilisation par des véhicules provoque d'importants dommages environnementaux;

à condition que:

— les recettes générées par la majoration soient investies dans des projets prioritaires d'intérêt européen recensés à l'annexe III de la décision nº 884/2004/CE, qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux en question et sont situés dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée,

— la majoration, qui peut être appliquée à des péages pouvant varier conformément au paragraphe 10, ne dépasse pas 15 % du péage moyen pondéré, calculé conformément au paragraphe 9, sauf lorsque les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de projets prioritaires d'intérêt européen concernant des infrastructures dans des régions montagneuses, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 % des péages moyens pondérés,

— l'application de la majoration n'entraîne pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route,

— des plans financiers pour les infrastructures pour lesquelles la majoration est appliquée et une analyse coûts-bénéfices pour le nouveau projet d'infrastructure soient présentés à la Commission avant l'application de la majoration,

— la période pendant 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 qui ont été soumis.

Dans le cas de nouveaux projets transfrontaliers, l'application de cette disposition est soumise à l'accord des États membres concernés.

Lorsque la Commission reçoit les plans financiers d'un État membre qui envisage d'appliquer une majoration, elle communique ces informations aux membres du comité visé à l'article 9 *quater*, paragraphe 1. Si la Commission considère que la majoration envisagée ne répond pas aux conditions fixées dans le présent paragraphe, ou que la majoration envisagée aura des répercussions négatives sur le développement économique de régions périphériques, elle peut rejeter les plans de tarification soumis par l'État membre concerné ou exiger la modification de ceux-ci, conformément à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

12. Si, lors d'un contrôle, un conducteur ne peut pas fournir les documents du véhicule nécessaires pour établir les informations visées au paragraphe 10, point b), premier tiret, et le type de véhicule, les États membres peuvent appliquer des péages allant jusqu'au niveau le plus élevé en vigueur.».

3. L'article 7 *bis* suivant est inséré:

«*Article 7 bis*

1. En déterminant les niveaux des péages moyens pondérés à percevoir sur le réseau d'infrastructures concerné ou sur une partie clairement délimitée de celui-ci, les États membres tiennent compte des différents coûts définis à l'article 7, paragraphe 9. Les coûts pris en compte se rapportent au réseau ou à la partie du réseau pour lequel des péages sont perçus et aux véhicules qui sont soumis au péage. Les États membres peuvent décider de ne pas recouvrer ces coûts par le biais des recettes du péage ou de n'en recouvrer qu'une fraction.

2. Les péages sont fixés conformément à l'article 7 et au paragraphe 1 du présent article.

3. Pour les nouveaux systèmes de péage autres que ceux concernant des péages de concession et qui ont été mis en place par les États membres après le … (*), les États membres calculent les coûts en recourant à une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III.

Pour les nouveaux péages de concession instaurés après le … (*), le niveau maximal des péages est équivalent ou inférieur au niveau qui serait obtenu en utilisant une méthodologie basée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III. L'évaluation de cette équivalence doit se fonder sur une période de référence raisonnablement longue et adaptée à la nature du contrat de concession.

Les systèmes de péage déjà en place le … (*) ou pour lesquels des soumissions ou, dans le cas d'une procédure n égociée, des réponses à des invitations à négocier ont été reçues avant le … (*) dans le cadre d'une procédure de passation de marchés publics, ne sont pas soumis aux obligations établies dans le présent paragraphe, aussi longtemps que ces systèmes restent en vigueur et à condition qu'ils ne soient pas notablement modifiés.

4. Les États membres communiquent à la Commission, au moins quatre mois avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage:

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

— les valeurs unitaires et les autres paramètres qu'ils appliquent pour le calcul des différents éléments de coût, et

— des informations claires sur les véhicules couverts par leur régime 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 significatives apportées à ceux-ci,

— 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, paragraphe 9, 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.

5. Dans les cas soumis aux obligations prévues au paragraphe 3, la Commission, dans un délai de quatre mois à compter de la date de réception des informations visées au paragraphe 2, rend un avis dans lequel elle indique si elle estime que ces obligations ont été remplies.

Les avis de la Commission sont mis à la disposition du comité visé à l'article 9 *quater*, paragraphe 1.

6. Lorsqu'un État membre souhaite appliquer les dispositions prévues à l'article 7, paragraphe 11, concernant les systèmes de péage déjà en place le... (*), l'État membre concerné doit fournir des informations attestant que le péage moyen pondéré appliqué à l'infrastructure concernée est conforme à l'article 2, point a *bis)*, et à l'article 7, paragraphes 9 et 10.».

4. À l'article 8, paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) l'acquittement du droit d'usage commun donne accès au réseau défini par chaque État membre participant en conformité avec l'article 7, paragraphe 1;».

5. L'article 8 *bis* est inséré comme suit:

«*Article 8 bis*

Chaque État membre prend les mesures de contrôle pour garantir que les péages et/ou les droits d'usage sont appliqués d'une manière transparente et non discriminatoire.».

6. L'article 9 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point suivant est inséré:

«d) de taxes sur les assurances.»;

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Conformément au principe de subsidiarité, les États membres décident de l'utilisation des recettes provenant des droits perçus pour l'utilisation des infrastructures routières. Afin de permettre le développement du réseau dans son ensemble, les recettes provenant des droits devraient être destinées au secteur des transports et à l'optimisation du système des transports dans son ensemble.».

(*) Vingt-quatre mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

7. Les articles suivants sont insérés:

«Article 9 bis

Les États membres mettent en place les contrôles adéquats et déterminent le régime de sanctions applicable aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 9 ter

La Commission facilite le dialogue et l'échange de savoir-faire technique entre États membres concernant la mise en œuvre de la présente directive, et plus particulièrement de son annexe III. La Commission met à jour et clarifie les annexes 0, III et IV, en fonction des progrès techniques, et les annexes I et II, en fonction de la hausse des prix, conformément à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 3.

Article 9 quater

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.».

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

«Article 11

Le … (*), la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et sur les effets de la présente directive, en tenant compte des progrès techniques et de l'évolution de la densité de la circulation, et en évaluant son incidence sur le marché intérieur, y compris sur les régions insulaires, enclavées et périphériques de la Communauté et sur le niveau des investissements dans ce secteur, ainsi que sa contribution à la réalisation des objectifs fixés dans le cadre d'une politique des transports durable.

Le rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions au Parlement européen et au Conseil en vue d'une nouvelle révision de la présente directive.

Les États membres communiquent les informations nécessaires à la Commission au plus tard … (**).».

9. À l'annexe II, le tableau indiquant le montant des droits annuels, est remplacé par le suivant:

	«TROIS ESSIEUX MAXIMUM	QUATRE ESSIEUX MAXIMUM
EURO 0	1 020	1 648
EURO II ET EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V ET VRE	797	1 329»

10. À l'annexe II, la dernière phrase est remplacée par la phrase suivante:

«Les droits d'usage journalier s'élèvent à 11 EUR pour toutes les catégories de véhicules.».

11. L'annexe 0, figurant à l'annexe I de la présente directive, est insérée.

12. L'annexe III, figurant à l'annexe II de la présente directive, est ajoutée.

13. L'annexe IV, figurant à l'annexe III de la présente directive, est ajoutée.

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 … (***). 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.

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 ainsi qu'un tableau de correspondance entre les dispositions de la présente directive et les dispositions nationales adoptées.

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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
…	…

(*) Cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Cinquante-quatre mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(***) Vingt-quatre mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I

«ANNEXE 0

LIMITES D'ÉMISSIONS

1. **Véhicule "EURO 0"**

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **Véhicules "EURO I"/"EURO II"**

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule "EURO I"	4,9	1,23	9,0	0,4 (1)
Véhicule "EURO II"	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. **Véhicules "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"/"VRE"**

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes (1):

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m^{-1}
Véhicule "EURO III"	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	0,8
Véhicule "EURO IV"	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule "EURO V"	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule "VRE"	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).
(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm^3 et le régime nominal est supérieur à 3 000 min^{-1}.

4. De futures classes d'émissions de véhicules telles que définies dans la directive 88/77/CEE et ses modifications ultérieures.»

ANNEXE II

«ANNEXE III

PRINCIPES FONDAMENTAUX POUR LA RÉPARTITION DES COÛTS ET LE CALCUL DES PÉAGES

La présente annexe définit les principes fondamentaux de calcul des péages moyens pondérés afin de tenir compte de l'article 7, paragraphe 9. L'obligation de lier les péages aux coûts ne porte pas atteinte à la latitude qu'ont les États membres de décider, conformément à l'article 7 *bis*, paragraphe 1, de ne pas recouvrer intégralement les coûts au moyen des recettes du péage ou, conformément à l'article 7, paragraphe 10, de faire varier les montants des péages spécifiques par rapport à la moyenne ([1]).

L'application de ces principes doit être pleinement compatible avec les autres obligations existant au titre de la législation communautaire, notamment l'exigence selon laquelle les contrats de concession doivent être accordés conformément à la directive 2004/18/CE du Conseil et à d'autres instruments communautaires en matière de passation de marchés publics.

Lorsqu'un État membre engage des négociations avec un ou plusieurs tiers en vue d'établir un contrat de concession concernant la construction ou l'exploitation d'une partie de ses infrastructures, ou à cette fin conclut un accord similaire fondé sur la législation nationale ou un accord souscrit par le gouvernement d'un État membre, le respect de ces principes est évalué en fonction du résultat de ces négociations.

1. **Définition du réseau et des véhicules couverts**

— Lorsqu'il n'est pas prévu d'appliquer un régime de péage unique à l'ensemble du réseau routier RTE, les États membres définissent la ou les parties du réseau qui seront soumises à un régime de péage et le système qu'ils utilisent pour classer les véhicules aux fins de la différenciation des péages. Les États membres précisent également s'ils étendent la portée des véhicules couverts par leur régime de péage en deçà du seuil de 12 tonnes.

— Lorsqu'un État membre décide d'adopter des modalités différentes de recouvrement des coûts pour différentes parties de son réseau (ainsi que l'y autorise l'article 7 *bis*, paragraphe 1), chaque partie clairement délimitée du réseau fait l'objet d'un calcul des coûts distinct. Un État membre peut choisir de scinder son réseau en un certain nombre de parties clairement délimitées, de manière à établir, pour chaque partie, des accords de concession ou des accords similaires distincts.

2. **Coûts d'infrastructure**

2.1. *Coûts d'investissement*

— Les coûts d'investissement comprennent les coûts de construction (y compris les coûts de financement) et les coûts de développement des infrastructures, ainsi que, le cas échéant, la rémunération du capital investi ou une marge bénéficiaire. Les coûts relatifs à l'achat de terrains, à la planification, à la conception, à la supervision des contrats de construction et à la gestion du projet, ainsi que les coûts relatifs aux explorations archéologiques et géologiques et les autres frais accessoires pertinents sont également inclus.

— Le recouvrement des coûts de construction est fondé soit sur la durée de vie prédéterminée des infrastructures, soit sur toute autre période d'amortissement (qui ne peut être inférieure à vingt ans) jugée appropriée aux fins d'un financement au moyen d'un contrat de concession ou d'une autre manière. La durée de la période d'amortissement peut être un facteur déterminant lors des négociations sur l'établissement de contrats de concessions, notamment si l'État membre concerné souhaite, dans le cadre du contrat, fixer un plafond en ce qui concerne le péage moyen pondéré applicable.

— Sans préjudice du calcul des coûts d'investissement, le recouvrement des coûts peut:

  — être réparti uniformément sur la période d'amortissement ou concentré sur les premières ou les dernières années, ou les années intermédiaires, pour autant que cette répartition se fasse de manière transparente,

  — prévoir l'indexation des péages au cours de la période d'amortissement.

— Tous les coûts historiques sont fondés sur les montants payés. Les coûts à couvrir seront fondés sur des estimations de coût raisonnables.

([1]) Ces dispositions, alliées à la souplesse offerte au niveau des modalités de recouvrement des coûts au fil du temps (voir point 2.1, troisième tiret), laissent une latitude considérable pour fixer les péages à des niveaux acceptables pour les usagers et adaptés aux objectifs particuliers de la politique des transports de l'État membre concerné.

— Les investissements publics peuvent prendre la forme d'emprunts financés. Les taux d'intérêt à appliquer aux coûts historiques sont les taux appliqués aux emprunts d'État au cours de cette période.

— La part des coûts imputable aux poids lourds est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que représenteront les poids lourds empruntant le réseau et des coûts associés. Les kilomètres par véhicule parcourus par les poids lourds peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 [1].

— Les provisions pour rémunération du capital ou marge bénéficiaire seront réalistes au regard des conditions du marché et pourront être modulées en vue d'inciter un tiers contractant à mieux répondre aux exigences relatives à la qualité des services rendus. La rémunération du capital peut être évaluée en recourant aux indicateurs économiques tels que le taux interne de rentabilité (TIR) ou le coût moyen pondéré du capital (CMPC).

2.2. *Coûts d'entretien annuels et coûts de réparation structurelle*

— Ces coûts incluent à la fois les coûts annuels d'entretien du réseau et les coûts périodiques liés à la réparation, au renforcement et au renouvellement des couches de roulement, en vue de garantir que le niveau de fonctionnalité opérationnelle du réseau se maintient au fil du temps.

— De tels coûts sont répartis entre les poids lourds et les autres véhicules sur la base des parts de kilomètres par véhicule réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4.

3. **Coûts d'exploitation, de gestion et de péage**

Ces coûts incluent tous les coûts à la charge de l'opérateur de l'infrastructure qui ne sont pas visés au point 2 et se rapportant à la mise en œuvre, à l'exploitation et à la gestion de l'infrastructure et du système de péage. Ils comprennent en particulier:

— les coûts de construction, d'établissement et d'entretien des cabines de péage et autres systèmes de paiement,

— les coûts journaliers d'exploitation, de gestion et de contrôle de l'application du système de perception du péage,

— les redevances et droits administratifs dans le cadre des contrats de concession,

— les coûts de gestion, d'administration et d'entretien associés à l'exploitation de l'infrastructure.

Les coûts peuvent inclure une rémunération du capital ou une marge bénéficiaire adaptée au niveau du risque transféré.

De tels coûts sont répartis de manière équitable et transparente entre toutes les classes de véhicules qui sont soumises au système de péage.

4. **Part des poids lourds dans le trafic, coefficients d'équivalence et mécanisme de correction**

— Le calcul des péages est fondé sur les parts de kilomètres par véhicule, réelles et prévisionnelles, des poids lourds, adaptées, le cas échéant, au moyen de coefficients d'équivalence, en vue de prendre dûment en compte le surcoût de la construction et de la réparation des infrastructures destinées à être utilisées par des poids lourds.

— Le tableau ci-après établit des coefficients d'équivalence à titre indicatif. Lorsqu'un État membre utilise des coefficients d'équivalence différents de ceux figurant dans le tableau, ils doivent être fondés sur des critères objectivement justifiables et être rendus publics.

[1] L'application de coefficients d'équivalence par les États membres peut tenir compte de travaux de construction routière réalisés d'une façon graduelle ou fondés sur une approche de cycle de vie long.

Classe de véhicule (1)	Coefficients d'équivalence		
	Réparations structurelles (2)	Investissements	Entretien annuel
Compris entre 3,5 t et 7,5 t, Classe 0	1	1	1
> 7,5 t, Classe I	1,96	1	1
> 7,5 t, Classe II	3,47	1	1
> 7,5 t, Classe III	5,72	1	1

(1) Voir l'annexe IV pour la détermination de la classe de véhicule.
(2) Les classes de véhicules correspondent à des charges par essieu de 5,5, 6,5, 7,5 et 8,5 tonnes respectivement.

— Les régimes de péage qui sont fondés sur des niveaux de trafic prévisionnels comportent un mécanisme de correction permettant d'adapter régulièrement les péages afin de rectifier tout recouvrement insuffisant ou excessif des coûts dû à des erreurs d'estimation.».

ANNEXE III

«ANNEXE IV

DÉTERMINATION INDICATIVE DES CLASSES DE VÉHICULES

Les classes de véhicules sont définies au moyen du tableau ci-dessous.

Les véhicules sont classés dans les sous-catégories 0, I, II ou III en fonction des dommages qu'ils occasionnent au revêtement routier, par ordre croissant (la classe III est donc celle qui endommage le plus les infrastructures routières). Les dommages augmentent exponentiellement avec l'accroissement de la charge par essieu.

Tous les véhicules à moteur et ensembles de véhicules d'un poids total en charge autorisé inférieur à 7,5 tonnes font partie de la classe de dommage 0.

Véhicules à moteur

Essieux moteurs équipés de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes [1]		Essieux moteurs équipés d'autres systèmes de suspension		Classe de dommages
Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		
Égal ou supérieur à	Inférieur à	Égal ou supérieur à	Inférieur à	
Deux essieux				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Trois essieux				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Quatre essieux				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Suspensions reconnues équivalentes au sens de la définition figurant à l'annexe II de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996 p. 9). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 67 du 9.3.2002, p. 47).

Ensembles de véhicules (véhicules articulés et trains de véhicules)

Essieux moteurs équipés de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes		Essieux moteurs équipés d'autres systèmes de suspension		Classe de dommages
Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé (en tonnes)		
Égal ou supérieur à	Inférieur à	Égal ou supérieur à	Inférieur à	
2 + 1 essieux				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7.5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 essieux				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 essieux				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 essieux				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 essieux				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44»	

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

La Commission a adopté sa proposition le 23 juillet 2003.

Le 20 avril 2004, le Parlement européen a adopté son avis en première lecture.

Le 6 septembre 2005, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

Lors de ses travaux, le Conseil a également tenu compte de l'avis du Comité économique et social européen ([1]) et du Comité des régions ([2]).

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

C'est lors de sa quatrième tentative, le 21 avril 2005, que le Conseil a été finalement en mesure de dégager un accord politique pour ouvrir la voie à l'adoption de sa position commune, mettant ainsi un terme à un processus de négociation interne qui a duré plus de dix-huit mois. La difficulté à parvenir à cet accord reflète les différences d'intérêts et de positions des États membres, qui dépendent à la fois de leur situation géographique (au centre ou à la périphérie du marché intérieur) et d'autres facteurs, tels que l'état de développement de leur réseau routier actuel et la méthode qu'ils privilégient pour financer les projets d'infrastructure.

Les négociations se sont déroulées dans un contexte politique esquissé dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 ([3]) publié en 2001 par la Commission, qui mettait en évidence le rôle essentiel d'une tarification efficace pour les infrastructures routières en tant que moyen permettant de rééquilibrer la croissance des différents modes de transport et de faire face ainsi aux problèmes de la congestion et des dommages causés à l'environnement.

1. *Répondre aux objectifs clés*

Dans sa position commune, le Conseil s'est attaché à apporter à la directive existante des améliorations spécifiques représentant une plus-value, afin que le nouveau cadre juridique tienne compte des besoins d'une politique communautaire moderne en matière de transports pour le XXIe siècle. En particulier, la position commune:

— tente de résoudre les problèmes de la *congestion et des dommages causés à l'environnement,*

— apporte le moyen de dégager des *fonds supplémentaires* pour investir dans les *infrastructures alternatives* (transfert modal),

— garantit plus de *transparence et d'objectivité dans la fixation des péages,* tout en mettant en place des «outils» supplémentaires pour permettre à la Commission de mieux contrôler le respect des obligations,

— adapte le cadre juridique au modèle du *partenariat public-privé* utilisé pour financer la construction des infrastructures.

Les modifications correspondant à ces quatre objectifs sont exposées ci-après.

([1]) JO C 241 du 28.9.2004, p. 58.
([2]) JO C 109 du 30.4.2004, p. 14.
([3]) COM(2001) 370 du 12.9.2001.

i) *Résoudre les problèmes de la congestion et des dommages environnementaux*

Variation des taux de péage (article 7, paragraphe 10)

La possibilité de faire varier les taux de péage en fonction des catégories EURO et du moment de la journée est le principal mécanisme envisagé pour résoudre les problèmes de la congestion et des dommages environnementaux. Le Conseil s'est inspiré des propositions du Parlement européen (amendement 29) en introduisant la possibilité de faire varier les taux de péage lors des week-ends ou des jours fériés. Mais la variation autorisée par le texte du Conseil va bien au-delà de l'amendement 29. Une différence essentielle réside dans le fait que le Parlement privilégie une limite globale de sorte que les taux de péage les plus élevés ne peuvent pas être supérieurs au double des taux les plus bas. En revanche, en ce qui concerne la variation liée aux dommages causés aux routes (par exemple, le poids, le nombre d'essieux), le Conseil ne limite pas du tout la variation et, pour la classe d'émissions et le moment de la journée, les limites de 100 % peuvent être cumulées. Il en résulte qu'un poids lourd polluant qui roule à un moment chargé de la journée pourrait en définitive payer jusqu'à quatre fois plus qu'un véhicule plus léger et plus propre circulant à un moment plus calme. Cet effet est encore renforcé par l'introduction de la possibilité d'un «taux zéro» à certains moments de la journée.

Afin d'éviter tout abus concernant ces nouvelles possibilités, on a introduit une exigence claire et ferme selon laquelle les régimes de variation doivent être neutres du point de vue des recettes, et tout excédent de recettes involontaire doit être compensé par des taux de péage réduits au cours des années suivantes. Ce principe de neutralité du point de vue des recettes figure également dans l'amendement 12 du Parlement européen.

Le deuxième élément de la position commune concernant les questions relatives à l'environnement et à la congestion est la majoration qui est examinée dans le point ci-après.

ii) *Financement des infrastructures alternatives*

La majoration (article 7, paragraphe 11)

Le Conseil a accepté la proposition de la Commission visant à permettre à celle-ci, dans des cas exceptionnels, d'imposer une majoration des péages dans les zones montagneuses sur les routes qui connaissent des problèmes de congestion ou dont l'utilisation provoque des dommages environnementaux. Dans le cas de routes transfrontalières, le niveau de 25 % a été retenu, 15 % étant le maximum pour les autres routes. La proposition du Parlement (amendement 30) visant à étendre la majoration aux zones urbaines polluées n'a pas été retenue. L'exigence selon laquelle les recettes provenant de la majoration doivent être utilisées pour le financement croisé d'un projet prioritaire RTE dans le même corridor de transport a été retenue et renforcée dans le texte de la position commune.

La majoration est importante parce qu'elle représente des recettes nettes supplémentaires (supérieures au coût de construction de la route utilisée) qui sont spécialement affectées au financement d'infrastructures alternatives (dans la plupart des cas, des infrastructures ferroviaires).

iii) *Des péages transparents et objectifs contrôlés par la Commission*

Définition des «coûts de construction» [article 2, point a *bis*)]

La position commune comprend cette nouvelle définition, proposée par la Commission en tant que moyen de définir les coûts historiques qui peuvent être pris en compte lors du calcul des taux de péage. Le texte du Conseil reprend la proposition du Parlement européen (amendement 21) de n'autoriser la prise en compte que d'une fraction de ces coûts, mais retient comme référence pour cette répartition la durée de vie prédéterminée plutôt que la durée de l'amortissement (la notion d'amortissement est plus difficile à appliquer lorsque la construction des infrastructures n'est pas financée par des emprunts).

Coûts admissibles (article 7, paragraphe 9)

La position commune reprend la proposition de la Commission visant à exposer plus en détail les coûts sur lesquels les péages pourraient être fondés. Certains éléments de l'amendement 28 du Parlement européen, tels que la suppression des coûts d'accident non couverts par les assurances, l'inclusion du rendement du capital investi et la précision qu'il s'agit de niveaux maximaux (cette précision figure à l'article 7 *bis*, paragraphe 1, du texte du Conseil), ont été intégrés.

Abattements pour les usagers fréquents (article 7, paragraphes 4 *ter* et 4 *quater*)

L'article 8 *ter* proposé par la Commission a été supprimé et remplacé par les dispositions visées ci-dessus qui prévoient des pourcentages limites pour ces abattements. Cela contribue de manière significative à garantir davantage de clarté et d'objectivité en ce qui concerne le niveau des abattements autorisés en vertu du droit communautaire.

Méthodologie/principes de calcul (annexe III)

La méthodologie succincte proposée par la Commission a été étoffée et développée pour constituer un ensemble de principes généraux pour le calcul et la répartition des coûts. Ces principes sont contraignants pour tous les futurs systèmes de péage, bien que cela se fasse de manière indirecte pour les systèmes fondés sur la concession. La Commission peut actualiser et préciser ces principes par le biais de la comitologie.

Supervision du système (article 7 *bis*)

Tout en acceptant la proposition du Parlement de supprimer les dispositions visant à établir une autorité indépendante de supervision des infrastructures dans les États membres (amendements 18 et 38), le rôle de la Commission pour ce qui est de superviser les nouveaux systèmes de péage et de vérifier qu'ils satisfont aux règles en vigueur est développé à l'article 7 *bis*.

iv) *Compatibilité avec les partenariats entre les secteurs public et privé*

Modalités particulières pour les contrats de concession

Compte tenu du fait que les partenariats entre les secteurs public et privé fondés sur la concession deviennent le moyen les plus courant de financement et de construction de nouvelles infrastructures, le Conseil a introduit dans la position commune un certain nombre d'éléments visant à garantir que la directive est adaptée aux réalités des partenariats entre les secteurs public et privé. Ces modifications, qui sont en fait la réponse du Conseil aux préoccupations soulevées dans les amendements 9, 33 et 52 du Parlement européen, sont les suivantes:

— mention d'un traitement particulier pour les contrats dans la définition des «coûts de construction» prévue à l'article 2, point a *bis)*,

— possibilité, prévue à l'article 7, paragraphe 9, que les péages comprennent une marge bénéficiaire,

— «application indirecte» aux contrats de concession du système de supervision prévu à l'article 7 *bis*.

2. ***Autres questions importantes***

Affectation spéciale des recettes du péage (article 9, paragraphe 2)

Le Conseil a accepté dans sa totalité le compromis délicat proposé par le Parlement européen sur cette question dans l'amendement 48. L'affectation stricte des recettes provenant de la majoration (article 7, paragraphe 11) à des fins de réinvestissement dans des projets RTE appropriés est maintenue.

Coûts externes relatifs à l'environnement

Après avoir examiné les amendements 2, 17, 25, 28, 41 et 50 du Parlement, le Conseil a choisi de suivre la proposition de la Commission et de maintenir le système actuel fondé sur le recouvrement des coûts d'infrastructure.

Champ d'application (article 7, paragraphes 1 et 2)

Aux termes de la proposition de la Commission, les États membres seraient tenus d'appliquer un système de péage fondé sur le principe du tout ou rien, qui concernerait tous les itinéraires RTE et tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Le Conseil a estimé qu'un tel champ d'application aurait un effet dissuasif important quant à l'introduction de systèmes de péage dans plusieurs États membres où l'on ne peut pas prendre pour acquis que le péage sera accepté par la population. En l'état, la proposition de la Commission pourrait compromettre gravement l'objectif central, qui est le passage à un système dans lequel les usagers contribuent davantage à la couverture des coûts des infrastructures de transport qu'ils utilisent. En lieu et place, le Conseil a choisi un cadre au titre duquel les règles communautaires s'appliquent à chaque fois qu'il y a un péage sur un itinéraire RTE emprunté par un véhicule de 3,5 tonnes ou plus, mais les États membres conservent la faculté de décider quelles portions de leur réseau RTE feront l'objet d'un péage et si le péage est limité aux véhicules de plus gros tonnage.

À d'autres endroits de la directive, le Conseil a cherché à limiter la souplesse proposée par la Commission permettant aux États membres de percevoir des péages très élevés sur certains itinéraires (par exemple, sur les itinéraires qui connaissent un important trafic de transit). Ainsi, l'article 7, paragraphe 10, point c), proposé par la Commission, qui autorisait des taux de péages variables pour des routes particulières sur le réseau, a notamment été supprimé.

Compensation en faveur des usagers de la route

Comme le Parlement européen (voir amendement 36), le Conseil était préoccupé par le fait que le moyen préconisé dans la proposition de la Commission pour la compensation accordée aux transporteurs pour tous les nouveaux coûts engendrés par les systèmes de péage, à savoir des réductions des taxes sur les véhicules, pouvait avoir un effet discriminatoire. Le Conseil ne voyait pas non plus de raison de détricoter l'harmonisation des taxes sur les véhicules qui avait été réalisée grâce à la directive existante. L'article 7 *ter* proposé par la Commission a donc été supprimé dans le texte du Conseil et remplacé par le considérant 10, qui mentionne aussi d'autres moyens de compensation tels qu'une réduction de la taxation des carburants, reprenant ainsi l'idée figurant dans l'amendement 13 du Parlement.

3. ***Amendements du Parlement européen***

La réponse du Conseil aux amendements 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 et 52 est exposée ci-dessus pour ce qui est des questions clés.

En outre, le Conseil a accepté en totalité, en partie ou en principe les amendements 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 et 43.

III. **CONCLUSION**

Les efforts intenses et soutenus déployés au sein du Conseil pour parvenir à un accord sur cette position commune témoignent de la prise de conscience aiguë de l'importance de cette question pour la politique générale des transports de la Communauté. La position commune établit un cadre juridique pour la taxation qui est plus clair et plus facile à appliquer d'une manière transparente, objective et équitable, mais qui offre simultanément de nouvelles possibilités pour utiliser légitimement les péages en tant qu'instrument pour résoudre les problèmes de congestion et d'environnement auxquels la Communauté est confrontée. Le texte apporte des améliorations réelles, identifiables et tangibles à la directive de 1999 en équilibrant soigneusement la nécessité de passer à une politique des transports durable et l'importance du bon fonctionnement du marché intérieur.