

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**                      **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**  
(JO L 187 du 20.7.1999, p. 42)

Modifiée par:

|                    |                                                                               | Journal officiel |      |            |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|------|------------|
|                    |                                                                               | n°               | page | date       |
| ► <b><u>M1</u></b> | Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006       | L 157            | 8    | 9.6.2006   |
| ► <b><u>M2</u></b> | Directive 2006/103/CE du Conseil du 20 novembre 2006                          | L 363            | 344  | 20.12.2006 |
| ► <b><u>M3</u></b> | Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 | L 269            | 1    | 14.10.2011 |
| ► <b><u>M4</u></b> | Directive 2013/22/UE du Conseil du 13 mai 2013                                | L 158            | 356  | 10.6.2013  |

Modifiée par:

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |       |    |           |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----|-----------|
| ► <b><u>A1</u></b> | Acte relatif aux conditions d'adhésion à l'Union européenne de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque, et aux adaptations des traités sur lesquels est fondée l'Union européenne | L 236 | 33 | 23.9.2003 |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----|-----------|



## 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**

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 71, paragraphe 1, et 93,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(3)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(4)</sup>,

- (1) considérant que l'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des États membres nécessite à la fois l'harmonisation des systèmes de prélèvement et l'institution de mécanismes équitables d'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs;
- (2) considérant que ces objectifs ne peuvent être atteints que par étapes;
- (3) considérant qu'un certain degré d'harmonisation des systèmes de prélèvement a déjà été atteint par l'adoption de la directive 92/81/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales <sup>(5)</sup> et de la directive 92/82/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales <sup>(6)</sup>;
- (4) considérant que la Cour de justice des Communautés européennes, par son arrêt du 5 juillet 1995 dans l'affaire C-21/94 <sup>(7)</sup>, a annulé la directive 93/89/CEE du Conseil du 25 octobre 1993 relative à l'application par les États membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport des marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures <sup>(8)</sup>, tout en maintenant les effets de cette directive jusqu'à l'adoption par le Conseil d'une nouvelle directive; que, par conséquent, la directive 93/89/CEE est remplacée par la présente directive;

<sup>(1)</sup> JO C 59 du 26.2.1997, p. 9.

<sup>(2)</sup> JO C 206 du 7.7.1997, p. 17.

<sup>(3)</sup> Avis rendu le 3 juin 1999 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(4)</sup> Avis du Parlement européen du 17 juillet 1997 (JO C 286 du 22.9.1997, p. 217), position commune du Conseil du 18 janvier 1999 (JO C 58 du 1.3.1999, p. 1) et décision du Parlement européen du 7 mai 1999 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(5)</sup> JO L 316 du 31.10.1992, p. 12. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE (JO L 365 du 31.12.1994, p. 46).

<sup>(6)</sup> JO L 316 du 31.10.1992, p. 19. Directive modifiée par la directive 94/74/CE.

<sup>(7)</sup> Recueil 1995, p. I-1827.

<sup>(8)</sup> JO L 279 du 12.11.1993, p. 32.

**▼B**

- (5) considérant qu'il convient, dans les conditions actuelles, de limiter l'aménagement des systèmes nationaux de prélèvement aux véhicules utilitaires dont le poids total en charge excède un niveau donné;
- (6) considérant qu'il convient, à cet effet, de fixer des taux minimaux pour les taxes sur les véhicules qui sont actuellement appliquées dans les États membres ou qui pourraient les remplacer;
- (7) considérant qu'il convient d'encourager l'utilisation de véhicules moins polluants et causant moins de dommages aux routes par le biais d'une différenciation des taxes et droits, dans la mesure où ce traitement différencié ne perturbe pas le fonctionnement du marché intérieur;
- (8) considérant qu'il est approprié d'accorder à certains États membres une période pendant laquelle ils pourront déroger aux minima afin de faciliter l'adaptation aux niveaux requis par la présente directive;
- (9) considérant que certains transports nationaux locaux, qui ont une faible incidence sur le marché des transports de la Communauté, sont actuellement soumis à des taux réduits de la taxe sur les véhicules; qu'il y a lieu, pour assurer une transition harmonieuse, d'autoriser les États membres à prévoir des dérogations temporaires aux taux minimaux;
- (10) considérant qu'il y a lieu d'autoriser les États membres à appliquer des taux réduits ou des exonérations des taxes sur les véhicules pour des véhicules dont l'utilisation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions sur le marché des transports de la Communauté;
- (11) considérant que pour tenir compte de certaines situations particulières, il convient d'instituer une procédure par laquelle les États membres peuvent être autorisés à maintenir d'autres exemptions ou réductions;
- (12) considérant que les distorsions de concurrence existantes ne peuvent être supprimées par la seule harmonisation des taxes ou des droits d'accises sur les carburants; que cependant, en attendant que soient en place des formes de prélèvement techniquement et économiquement mieux appropriées, ces distorsions peuvent être atténuées par la possibilité de maintenir ou d'introduire des péages et/ou des droits d'usage pour l'utilisation des autoroutes; qu'il y a lieu en outre d'autoriser les États membres à percevoir des droits pour l'utilisation de ponts, de tunnels et de cols de montagne;
- (13) considérant que, eu égard aux conditions particulières prévalant sur certaines liaisons alpines, il peut s'avérer opportun, pour un État membre, d'exempter d'un régime de droit d'usage un tronçon bien défini de son réseau autoroutier afin de permettre l'application d'un droit lié à l'infrastructure;
- (14) considérant qu'il importe que les péages et les droits d'usage ne soient pas discriminatoires, ne soient pas assortis de formalités excessives ou ne créent pas d'obstacles aux frontières intérieures; qu'il convient donc de prendre les mesures appropriées pour permettre l'acquittement des péages et droits d'usage à tout moment et à l'aide de divers moyens de paiement;

**▼B**

- (15) considérant que les taux des droits d'usage doivent être fixés en fonction de la durée d'utilisation de l'infrastructure concernée et être différenciés en fonction des coûts engendrés par les véhicules routiers;
- (16) considérant que des taux réduits de droits d'usage devraient être appliqués temporairement aux véhicules immatriculés en Grèce pour tenir compte des difficultés que connaît ce pays en raison de sa situation géopolitique;
- (17) considérant que, afin de garantir une application homogène des droits d'usage et des péages, il convient de fixer certaines règles pour en déterminer les conditions d'application, telles que les caractéristiques des infrastructures auxquelles ces droits d'usage et péages sont applicables, les niveaux maximaux de certains taux et les autres conditions générales qui devront être respectées; que les péages moyens pondérés devraient être liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructure concerné;
- (18) considérant qu'il convient de prévoir que les États membres peuvent affecter à la protection de l'environnement et au développement équilibré des réseaux de transport un pourcentage du montant du droit d'usage ou du péage pour autant que ce montant soit calculé conformément aux dispositions de la présente directive;
- (19) considérant que les montants figurant dans la présente directive, libellés en unités monétaires nationales des États membres adoptant l'euro, ont été fixés le 1<sup>er</sup> janvier 1999 lorsque la valeur de l'euro a été déterminée conformément au règlement (CE) n° 2866/98 du Conseil du 31 décembre 1998 relatif aux taux de conversion entre l'euro et les monnaies des États membres adoptant l'euro<sup>(1)</sup>; qu'il est approprié que les États membres n'adoptant pas l'euro doivent réexaminer chaque année les montants figurant dans la présente directive en monnaies nationales et procéder aux ajustements le cas échéant pour rendre compte des changements dans les taux de change; que des ajustements annuels dans les monnaies nationales peuvent ne pas être obligatoires si le changement résultant de l'application des nouveaux taux de change est en-dessous d'un certain niveau en pourcentage;
- (20) considérant que le principe de territorialité devrait s'appliquer; que deux ou plusieurs États membres peuvent coopérer en vue d'introduire un système commun de droits d'usage, sous réserve du respect de certaines conditions supplémentaires;
- (21) considérant que, conformément au principe de proportionnalité, la présente directive se limite au minimum qui est nécessaire pour atteindre les objectifs au titre de l'article 5, troisième alinéa, du traité;
- (22) considérant qu'un calendrier strict devrait être prévu pour le réexamen des dispositions de la présente directive et, au besoin, pour leur aménagement, en vue de développer un système plus territorial de prélèvement,

<sup>(1)</sup> JO L 359 du 31.12.1998, p. 1.

**▼B**

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

**CHAPITRE I****Dispositions générales***Article premier*

La présente directive s'applique aux taxes sur les véhicules, aux péages et aux droits d'usage imposés aux véhicules tels que définis à l'article 2.

La présente directive ne vise pas les véhicules effectuant des transports exclusivement sur les territoires non européens des États membres.

Elle ne vise pas non plus les véhicules immatriculés aux Îles Canaries, à Ceuta et Melilla ainsi qu'aux Açores et à Madère, et effectuant des transports exclusivement dans ces territoires ou entre ces territoires et, respectivement, le territoire continental de l'Espagne ou du Portugal.

*Article 2*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

**▼M1**

- a) «réseau routier transeuropéen»: le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision n° 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 <sup>(1)</sup> 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;
- 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 10 juin 2008, pour les systèmes de péage qui sont déjà en place le 10 juin 2008, ou achevées au maximum trente ans avant l'établissement de tout nouveau dispositif de péage mis en place après le 10 juin 2008; les coûts relatifs aux infrastructures ou à l'amélioration des infrastructures achevées avant ces dates limites 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 10 juin 2008; ou

<sup>(1)</sup> JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE (JO L 167 du 30.4.2004, p. 1).

▼ **M1**

- 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.

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 10 juin 2008 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;

▼ **M3**

- 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) «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;

**▼ M3**

- 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;

**▼ M1**

- 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;

**▼ M3**

- 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;

**▼ M1**

- 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 suivant les 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 fondé sur les caractéristiques du véhicule qui figurent dans la documentation relative au véhicule utilisée dans tous les États membres ou qui sont visibles;

**▼ M1**

- g) «contrat de concession»: une «concession de travaux publics» ou une «concession de services», au sens de l'article 1<sup>er</sup> 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 <sup>(1)</sup>;
- h) «péage de concession»: un péage perçu par un concessionnaire dans le cadre d'un contrat de concession.

**▼ B****CHAPITRE II****Taxes sur les véhicules***Article 3*

1. Les taxes sur les véhicules visées à l'article 1<sup>er</sup> sont les suivantes:

— *Belgique:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting  
op de autovoertuigen,

**▼ M2**

— *Bulgarie:*

данък върху превозните средства,

**▼ A1**

— *République tchèque:*

silniční daň,

**▼ B**

— *Danemark:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Allemagne:*

Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Estonie:*

raskeveokimaks,

**▼ B**

— *Grèce:*

Τέλη κυκλοφορίας,

<sup>(1)</sup> JO L 134 du 30.4.2004, p. 114. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2083/2005 de la Commission (JO L 333 du 20.12.2005, p. 28).



**▼B**

— *Espagne:*

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
- b) impuesto sobre actividades económicas (uniquement en ce qui concerne le montant des prélèvements perçus pour les véhicules automobiles),

— *France:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
- b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

**▼M4**

— *Croatie:*

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,

**▼B**

— *Irlande:*

vehicle excise duty,

— *Italie:*

- a) tassa automobilistica;
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

**▼A1**

— *Chypre:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— *Lettonie:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Lituanie:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

**▼B**

— *Luxembourg:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

**▼A1**

— *Hongrie:*

gépjárműadó,

**▼ A1**— *Malte:*

liċenzja tat-triq/road licence fee,

**▼ B**— *Pays-Bas:*

motorrijtuigenbelasting,

— *Autriche:*

Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**— *Poland:*

podatek od środków transportowych,

**▼ B**— *Portugal:*

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

**▼ M2**— *Roumanie:*

Taxa asupra mijloacelor de transport,

**▼ A1**— *Slovénie:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Slovaquie:*

cestná daň,

**▼ B**— *Finlande:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— *Suède:*

fordonsskatt,

— *Royaume-Uni:*

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicles licence.

**▼B**

2. L'État membre qui remplace l'une des taxes visées au paragraphe 1 par une autre taxe de même nature en informe la Commission, qui procède aux adaptations nécessaires.

*Article 4*

Les procédures de perception et de recouvrement des taxes visées à l'article 3 sont arrêtées par chaque État membre.

*Article 5*

En ce qui concerne les véhicules immatriculés dans les États membres, les taxes visées à l'article 3 sont perçues uniquement par l'État membre d'immatriculation.

*Article 6*

1. Quelle que soit la structure des taxes visées à l'article 3, les États membres fixent les taux de ces taxes de façon à ce que, pour chaque catégorie ou sous-catégorie de véhicule décrite à l'annexe I, le taux de la taxe ne soit pas inférieur aux taux minimaux établis à ladite annexe.

Pendant deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, la Grèce, l'Italie, le Portugal et l'Espagne sont autorisés à appliquer des taux réduits, égaux à 65 % au moins des taux minimaux établis à l'annexe I.

2. Les États membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour:

- a) les véhicules de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre les incendies et autres services d'urgence, des forces responsables du maintien de l'ordre ainsi que pour les véhicules d'entretien des routes;
- b) les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques de l'État membre d'immatriculation et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsions de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission.

3. a) Le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à maintenir des exonérations ou des réductions supplémentaires des taxes sur les véhicules, pour des raisons de politiques spécifiques de nature socio-économique ou liées aux infrastructures de cet État. Ces exonérations ou réductions ne peuvent concerner que des véhicules immatriculés dans cet État membre qui effectuent des transports exclusivement à l'intérieur d'une partie bien délimitée de son territoire.

- b) Tout État membre souhaitant maintenir une telle exonération ou réduction en informe la Commission et lui communique également toutes les informations nécessaires. La Commission informe les autres États membres de l'exonération ou de la réduction proposée dans un délai d'un mois.

**▼B**

Le Conseil est réputé avoir autorisé le maintien de l'exonération ou de la réduction proposée si, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle les autres États membres ont été informés conformément au premier alinéa, ni la Commission ni aucun État membre n'ont demandé que cette question soit examinée par le Conseil.

4. Sans préjudice du paragraphe 1, deuxième alinéa, et des paragraphes 2 et 3 du présent article, ainsi que de l'article 6 de la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains types de transports combinés de marchandises entre États membres <sup>(1)</sup>, les États membres ne peuvent accorder aucune exonération ni réduction des taxes mentionnées à l'article 3 qui aurait pour effet de rendre le montant de la taxe due inférieur aux taux minimaux visés au paragraphe 1 du présent article.

**CHAPITRE III****Péages et droits d'usage****▼M3***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 <sup>(2)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> JO L 368 du 17.12.1992, p. 38.

<sup>(2)</sup> JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

**▼M3**

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.

▼ **M3**

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:

## ▼ M3

- 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 <sup>(1)</sup>, 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'induisse 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.

<sup>(1)</sup> JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

▼ **M3***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



## ▼M3

- 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 <sup>(1)</sup>; 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*.

<sup>(1)</sup> JO L 134 du 30.4.2004, p. 114.

## ▼M3

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 desquels 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.

## ▼M3

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 <sup>(1)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

**▼ B***Article 8*

1. Deux ou plusieurs États membres peuvent coopérer pour introduire un système commun de droits d'usage applicable à l'ensemble de leurs territoires. Dans ce cas, ces États membres associent étroitement la Commission à ce système ainsi qu'à son fonctionnement ultérieur et à sa modification éventuelle.

2. Outre les conditions prévues à l'article 7, le système commun est soumis aux dispositions suivantes:

a) les taux du droit d'usage commun sont fixés par les États membres participants à des niveaux qui ne sont pas supérieurs aux taux maximaux visés à l'article 7, paragraphe 7;

**▼ M1**

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;

**▼ B**

c) d'autres États membres peuvent adhérer au système commun;

d) un système de répartition est mis au point par les États membres participants afin d'accorder à chacun d'eux une part équitable des recettes provenant du droit d'usage.

**▼ M1***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.

**▼ M3***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.

**▼ B****CHAPITRE IV****Dispositions finales***Article 9***▼ M1**

1. La présente directive ne fait pas obstacle à l'application non discriminatoire par les États membres:

a) de taxes ou de droits spécifiques:

— prélevés lors de l'immatriculation du véhicule, ou

**▼M1**

— frappant les véhicules ou les chargements dont les poids ou les dimensions sont hors normes;

b) de taxes de stationnement et de taxes spécifiques applicables au trafic urbain.

**▼M3**

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 CO<sub>2</sub> 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.

**▼M1***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. Ils prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

## ▼M3

*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 <sup>(1)</sup>.

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*.

<sup>(1)</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

**▼M3***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.

**▼B***Article 10*

1. Aux fins de la présente directive, les taux de change entre l'euro et les monnaies nationales des États membres qui n'ont pas adopté l'euro sont ceux qui sont en vigueur le premier jour ouvrable du mois d'octobre et sont publiés au *Journal officiel* ►M3 de l'Union européenne ◄; ils prennent effet à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile suivante.

2. Les États membres qui n'ont pas adopté l'euro ont la faculté de maintenir les montants en vigueur lors de l'adaptation annuelle réalisée en vertu du paragraphe 1 si la conversion des montants exprimés en euros aboutissait à une modification exprimée en monnaie nationale de moins de 5 %.

**▼M3***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<sup>er</sup> 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.

▼ **M3***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.



**▼M3**

Dans ce rapport, la Commission évalue également l'utilisation des systèmes électroniques de perception et de recouvrement 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 <sup>(1)</sup>.

**▼B***Article 12*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2000. 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. La Commission en informe les autres États membres.

*Article 13*

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Article 14*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

<sup>(1)</sup> JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

▼ **M1**

## 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 <sup>(1)</sup>              |
| Véhicule «EURO II» | 4,0                                     | 1,1                                | 7,0                                  | 0,15                            |

<sup>(1)</sup> 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 <sup>(1)</sup>:

|                     | 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 <sup>-1</sup> |
|---------------------|-----------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| Véhicule «EURO III» | 2,1                                     | 0,66                               | 5,0                                  | 0,10 <sup>(2)</sup>             | 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                              |

<sup>(1)</sup> 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)

<sup>(2)</sup> 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm<sup>3</sup> et le régime nominal est supérieur à 3 000 min<sup>-1</sup>.

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



## ANNEXE I

## TAUX MINIMAUX À APPLIQUER POUR LES TAXES SUR LES VÉHICULES

## VÉHICULES À MOTEUR

| Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé<br>(en tonnes) |             | Taux minimal de la taxe<br>(en euros/an)                                                           |                                                               |
|-------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Egal ou supérieur à                                               | inférieur à | Suspension pneumatique<br>ou reconnue équiva-<br>lente <sup>(1)</sup> du ou des essieux<br>moteurs | Autres systèmes de<br>suspension du ou des<br>essieux moteurs |
| <b>2 essieux</b>                                                  |             |                                                                                                    |                                                               |
| 12                                                                | 13          | 0                                                                                                  | 31                                                            |
| 13                                                                | 14          | 31                                                                                                 | 86                                                            |
| 14                                                                | 15          | 86                                                                                                 | 121                                                           |
| 15                                                                | 18          | 121                                                                                                | 274                                                           |
| <b>3 essieux</b>                                                  |             |                                                                                                    |                                                               |
| 15                                                                | 17          | 31                                                                                                 | 54                                                            |
| 17                                                                | 19          | 54                                                                                                 | 111                                                           |
| 19                                                                | 21          | 111                                                                                                | 144                                                           |
| 21                                                                | 23          | 144                                                                                                | 222                                                           |
| 23                                                                | 25          | 222                                                                                                | 345                                                           |
| 25                                                                | 26          | 222                                                                                                | 345                                                           |
| <b>4 essieux</b>                                                  |             |                                                                                                    |                                                               |
| 23                                                                | 25          | 144                                                                                                | 146                                                           |
| 25                                                                | 27          | 146                                                                                                | 228                                                           |
| 27                                                                | 29          | 228                                                                                                | 362                                                           |
| 29                                                                | 31          | 362                                                                                                | 537                                                           |
| 31                                                                | 32          | 362                                                                                                | 537                                                           |

<sup>(1)</sup> Suspension reconnue équivalente selon la définition de 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 en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p.59).

## ENSEMBLES DE VÉHICULES (VÉHICULES ARTICULÉS ET TRAINS ROUTIERS)

| Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé<br>(en tonnes) |             | Taux minimal de la taxe<br>(en euros/an)                                                           |                                                               |
|-------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| égal ou supérieur à                                               | inférieur à | Suspension pneumatique<br>ou reconnue équiva-<br>lente <sup>(1)</sup> du ou des<br>essieux moteurs | Autres systèmes de<br>suspension du ou des<br>essieux moteurs |
| <b>2 + 1 essieux</b>                                              |             |                                                                                                    |                                                               |
| 12                                                                | 14          | 0                                                                                                  | 0                                                             |
| 14                                                                | 16          | 0                                                                                                  | 0                                                             |
| 16                                                                | 18          | 0                                                                                                  | 14                                                            |
| 18                                                                | 20          | 14                                                                                                 | 32                                                            |
| 20                                                                | 22          | 32                                                                                                 | 75                                                            |
| 22                                                                | 23          | 75                                                                                                 | 97                                                            |

**▼B**

| Nombre d'essieux et poids total en charge autorisé<br>(en tonnes) |             | Taux minimal de la taxe<br>(en euros/an)                                                           |                                                               |
|-------------------------------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| égal ou supérieur à                                               | inférieur à | Suspension pneumatique<br>ou reconnue équiva-<br>lente <sup>(1)</sup> du ou des<br>essieux moteurs | Autres systèmes de<br>suspension du ou des<br>essieux moteurs |
| 23                                                                | 25          | 97                                                                                                 | 175                                                           |
| 25                                                                | 28          | 175                                                                                                | 307                                                           |
| <b>2 + 2 essieux</b>                                              |             |                                                                                                    |                                                               |
| 23                                                                | 25          | 30                                                                                                 | 70                                                            |
| 25                                                                | 26          | 70                                                                                                 | 115                                                           |
| 26                                                                | 28          | 115                                                                                                | 169                                                           |
| 28                                                                | 29          | 169                                                                                                | 204                                                           |
| 29                                                                | 31          | 204                                                                                                | 335                                                           |
| 31                                                                | 33          | 335                                                                                                | 465                                                           |
| 33                                                                | 36          | 465                                                                                                | 706                                                           |
| 36                                                                | 38          | 465                                                                                                | 706                                                           |
| <b>2 + 3 essieux</b>                                              |             |                                                                                                    |                                                               |
| 36                                                                | 38          | 370                                                                                                | 515                                                           |
| 38                                                                | 40          | 515                                                                                                | 700                                                           |
| <b>3 + 2 essieux</b>                                              |             |                                                                                                    |                                                               |
| 36                                                                | 38          | 327                                                                                                | 454                                                           |
| 38                                                                | 40          | 454                                                                                                | 628                                                           |
| 40                                                                | 44          | 628                                                                                                | 929                                                           |
| <b>3 + 3 essieux</b>                                              |             |                                                                                                    |                                                               |
| 36                                                                | 38          | 186                                                                                                | 225                                                           |
| 38                                                                | 40          | 225                                                                                                | 336                                                           |
| 40                                                                | 44          | 336                                                                                                | 535                                                           |

<sup>(1)</sup> Suspension reconnue équivalente selon la définition de 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. 59).

**▼ B***ANNEXE II***MONTANTS MAXIMAUX, EN EUROS, DES DROITS D'USAGE, FRAIS ADMINISTRATIFS COMPRIS, VISÉS À L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 7****Droit annuel****▼ M1**

|                                         | trois essieux<br>maximum | quatre essieux<br>minimum |
|-----------------------------------------|--------------------------|---------------------------|
| EURO 0                                  | 1 332                    | 2 233                     |
| EURO I                                  | 1 158                    | 1 933                     |
| EURO II                                 | 1 008                    | 1 681                     |
| EURO III                                | 876                      | 1 461                     |
| EURO IV et véhicules moins<br>polluants | 797                      | 1 329                     |

**▼ B****Droits mensuel et hebdomadaire**

Les droits mensuel et hebdomadaire maximaux sont proportionnels à la durée de l'usage de l'infrastructure.

**Droit journalier****▼ M1**

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

▼ **M1**

## ANNEXE III

**PRINCIPES FONDAMENTAUX POUR LA RÉPARTITION DES COÛTS  
ET LE CALCUL DES PÉAGES**▼ **M3**

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.

▼ **M1**

L'application de ces principes doit être pleinement compatible avec les autres obligations existant au titre de la législation ► **M3** de l'Union ◀, notamment l'exigence selon laquelle les contrats de concession doivent être accordés conformément à la directive 2004/18/CE et à d'autres instruments ► **M3** de l'Union ◀ 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 de leur régime de péage aux véhicules 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'► **M3** article 7 *ter*, paragraphe 2 ◀), 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, la planification, la conception, la supervision des contrats de construction et 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.

**▼ M1**

- 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 basés sur les montants payés. Les coûts à couvrir seront fondés sur des estimations de coût raisonnables.
- 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 véhicules de transport de marchandises peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de «coefficients d'équivalence» justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 <sup>(1)</sup>.
- 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,

<sup>(1)</sup> 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.

**▼ M1**

- 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 du transport de marchandises 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 véhicules de transport de marchandises.
- 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.

| Classe de véhicule <sup>(1)</sup>      | Coefficients d'équivalence              |                 |                  |
|----------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------|------------------|
|                                        | Réparations structurales <sup>(2)</sup> | 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                |

<sup>(1)</sup> Voir l'annexe IV pour la détermination de la classe de véhicule.

<sup>(2)</sup> 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.



▼ **M3***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.

▼ **M3**

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:

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

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 <sup>(1)</sup> (qui exige l'établissement d'un guide EMEP/Corinair sur les inventaires des émissions) <sup>(2)</sup>. 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.

<sup>(1)</sup> JO L 309 du 27.11.2001, p. 22.

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

▼ **M3**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:

$$\text{NCV}_j(\text{journalier}) = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j(\text{jour}) = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j(\text{nuit}) = b \times \text{NCV}_j$$

où:

- $\text{NCV}_j$  = coût de la pollution sonore émise par un poids lourd sur un type de route  $j$  (euro/véhicule.kilomètre)
- $\text{NC}_{jk}$  = coût des nuisances sonores par personne exposée sur une route de type  $j$  au niveau de bruit  $k$  (euro/personne)
- $\text{POP}_k$  = population exposée au niveau de bruit journalier  $k$  par kilomètre (personne/kilomètre)
- $\text{WADT}$  = 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  $\text{NCV}_j$  (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 <sup>(1)</sup>.

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.

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.

<sup>(1)</sup> JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

**▼ M3**

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.

▼ **M3***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<br>(autoroutes comprises) | Axes interurbains<br>(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<br>(autoroutes comprises)   | 1,1  | 2    |
| Axes interurbains<br>(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.



## 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 <sup>(1)</sup> |             | 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          | 7,5                                                            | 12          | I                  |
| 12                                                                                           | 13          | 12                                                             | 13          |                    |
| 13                                                                                           | 14          | 13                                                             | 14          |                    |
| 14                                                                                           | 15          | 14                                                             | 15          |                    |
| 15                                                                                           | 18          | 15                                                             | 18          |                    |
| Trois essieux                                                                                |             |                                                                |             |                    |
| 15                                                                                           | 17          | 15                                                             | 17          |                    |
| 17                                                                                           | 19          | 17                                                             | 19          |                    |
| 19                                                                                           | 21          | 19                                                             | 21          |                    |
| 21                                                                                           | 23          | 21                                                             | 23          |                    |
| 23                                                                                           | 25          |                                                                |             |                    |
| 25                                                                                           | 26          |                                                                |             |                    |
|                                                                                              |             | 23                                                             | 25          | II                 |
|                                                                                              |             | 25                                                             | 26          |                    |
| Quatre essieux                                                                               |             |                                                                |             |                    |
| 23                                                                                           | 25          | 23                                                             | 25          | I                  |
| 25                                                                                           | 27          | 25                                                             | 27          |                    |
| 27                                                                                           | 29          |                                                                |             |                    |
|                                                                                              |             | 27                                                             | 29          | II                 |
|                                                                                              |             | 29                                                             | 31          |                    |
|                                                                                              |             | 31                                                             | 32          |                    |
| 29                                                                                           | 31          |                                                                |             |                    |
| 31                                                                                           | 32          |                                                                |             |                    |

<sup>(1)</sup> 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. 59). 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).

▼ **M1****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 |                    |
| <i>2 + 1 essieux</i>                                                          |             |                                                                |             |                    |
| 7,5                                                                           | 12          | 7,5                                                            | 12          | I                  |
| 12                                                                            | 14          | 12                                                             | 14          |                    |
| 14                                                                            | 16          | 14                                                             | 16          |                    |
| 16                                                                            | 18          | 16                                                             | 18          |                    |
| 18                                                                            | 20          | 18                                                             | 20          |                    |
| 20                                                                            | 22          | 20                                                             | 22          |                    |
| 22                                                                            | 23          | 22                                                             | 23          |                    |
| 23                                                                            | 25          | 23                                                             | 25          |                    |
| 25                                                                            | 28          | 25                                                             | 28          |                    |
| <i>2 + 2 essieux</i>                                                          |             |                                                                |             |                    |
| 23                                                                            | 25          | 23                                                             | 25          |                    |
| 25                                                                            | 26          | 25                                                             | 26          |                    |
| 26                                                                            | 28          | 26                                                             | 28          |                    |
| 28                                                                            | 29          | 28                                                             | 29          |                    |
| 29                                                                            | 31          | 29                                                             | 31          | II                 |
| 31                                                                            | 33          | 31                                                             | 33          |                    |
| 33                                                                            | 36          | 33                                                             | 36          | III                |
| 36                                                                            | 38          |                                                                |             |                    |
| <i>2 + 3 essieux</i>                                                          |             |                                                                |             | II                 |
| 36                                                                            | 38          | 36                                                             | 38          |                    |
| 38                                                                            | 40          |                                                                |             |                    |
|                                                                               |             | 38                                                             | 40          | III                |
| <i>3 + 2 essieux</i>                                                          |             |                                                                |             | II                 |
| 36                                                                            | 38          | 36                                                             | 38          |                    |
| 38                                                                            | 40          |                                                                |             |                    |
|                                                                               |             | 38                                                             | 40          | III                |
|                                                                               |             | 40                                                             | 44          |                    |
| 40                                                                            | 44          |                                                                |             |                    |
| <i>3 + 3 essieux</i>                                                          |             |                                                                |             |                    |
| 36                                                                            | 38          | 36                                                             | 38          | I                  |
| 38                                                                            | 40          |                                                                |             | II                 |
|                                                                               |             | 38                                                             | 40          |                    |
| 40                                                                            | 44          | 40                                                             | 44          |                    |