

Journal officiel

de l'Union européenne

C 77 E



Édition
de langue française

Communications et informations

54^e année
11 mars 2011

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
-----------------------------	----------	------

III Actes préparatoires

CONSEIL

2011/C 77 E/01	Position (UE) n° 6/2011 du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures Adoptée par le Conseil le 14 février 2011 ⁽¹⁾	1
----------------	---	---

FR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

III

(Actes préparatoires)

CONSEIL

POSITION (UE) N° 6/2011 DU CONSEIL EN PREMIÈRE LECTURE

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

Adoptée par le Conseil le 14 février 2011

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

(2011/C 77 E/01)

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

(1) La promotion de transports durables est un élément clé de la politique commune des transports. À cette fin, la contribution du secteur du transport au changement climatique et ses incidences négatives devraient être réduites, notamment la congestion, qui gêne la mobilité et la pollution atmosphérique et sonore, qui a des conséquences néfastes sur la santé et l'environnement. En

outre, les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre d'autres politiques de l'Union, notamment la politique commune des transports.

(2) L'objectif de réduction des incidences néfastes des transports devrait être atteint en veillant à éviter de créer des obstacles disproportionnés à la liberté de circulation, dans l'intérêt d'une croissance économique saine, du bon fonctionnement du marché intérieur et de la cohésion territoriale.

(3) Pour optimiser en conséquence le système de transport, la politique commune des transports devrait mettre en œuvre une panoplie d'instruments visant à améliorer les infrastructures et l'utilisation des techniques de transport, et permettre la gestion plus efficace de la demande de transport, notamment en promouvant le renouvellement de la flotte, une utilisation plus efficace des infrastructures et la co-modalité. À cette fin, il y a lieu d'appliquer plus systématiquement le principe de «l'utilisateur-payeur» et de développer et appliquer le principe du «pollueur-payeur» dans le secteur des transports, dans tous les modes de transport.

(4) La directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ invitait la Commission à présenter un modèle pour l'évaluation de tous les coûts externes résultant de l'utilisation des infrastructures de transport, lequel servirait de base, par la suite, au calcul des redevances d'infrastructure. Ce modèle devait être accompagné d'une analyse d'impact relative à l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie de mise en œuvre progressive du modèle ainsi que, le cas échéant, de propositions en vue d'une nouvelle révision de ladite directive.

⁽¹⁾ JO C 255 du 22.9.2010, p. 92.

⁽²⁾ JO C 120 du 28.5.2009, p. 47.

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

⁽⁴⁾ JO L 187 du 20.7.1999, p. 42.

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

- (17) Pour mieux prendre en compte le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, la tarification des coûts externes devrait varier en fonction du type de route, du type de véhicule et, pour ce qui est du bruit, des périodes de temps concernées.
- (18) La congestion a des répercussions négatives, en ce qu'elle entraîne, pour les usagers en général, une perte de temps et un gaspillage de carburant. La différenciation des redevances d'infrastructure constitue un moyen de gérer la congestion, pour autant que les différences de prix procurent un signal-prix suffisamment clair et significatif pour inciter les usagers des routes à modifier leur comportement et à éviter les tronçons routiers saturés aux heures de pointe.
- (19) La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ⁽¹⁾ prévoit déjà une base pour l'élaboration et la mise au point d'une série de mesures de l'Union concernant le bruit émis par les véhicules routiers et les infrastructures, en obligeant les autorités compétentes à dresser des cartes de bruit stratégiques pour les grands axes routiers et à établir des plans d'action visant à réduire les émissions sonores lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine.
- (20) Le bon fonctionnement du marché intérieur nécessite que l'Union dispose d'un cadre permettant de garantir que les redevances routières fixées sur la base du coût local de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et sur la base de la congestion sont transparentes, proportionnées et non discriminatoires. Ce cadre devrait inclure des principes communs de tarification, des méthodes de calcul, des niveaux maximaux et des valeurs unitaires des coûts externes reposant sur des méthodes scientifiques reconnues, ainsi que des procédures de notification et d'information de la Commission concernant les systèmes de péage.
- (21) Si une autorité est désignée par un État membre pour déterminer la redevance pour coûts externes, elle ne devrait pas avoir d'intérêt direct à fixer un montant induit élevé et devrait donc être indépendante de l'organisme qui recouvre et gère les recettes de péage.
- (22) Pour faire passer au premier plan la construction des projets prioritaires d'intérêt européen indiqués à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽²⁾, les États membres qui ont la possibilité d'appliquer une majoration devraient opter pour cette solution avant de percevoir une redevance pour les coûts externes. Pour éviter de taxer indûment les usagers, une redevance pour coûts externes ne devrait pas être combinée à une majoration, à moins que les coûts externes n'excèdent le montant de la majoration déjà perçue. Si tel est le cas, il convient alors de déduire le montant de la majoration du montant de la redevance pour coûts externes.
- (23) Des abattements ou réductions sur la redevance pour coûts externes ne devraient pas être autorisés, étant donné qu'ils comporteraient un risque important de discrimination à l'encontre de certaines catégories d'usagers.
- (24) Sous réserve des dispositions pertinentes du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière d'aides d'État, des mesures d'incitation devraient être autorisées dans le cas de voyages impliquant de coûteux transferts modaux tels que route-mer-route, dans l'intérêt de la cohésion territoriale ainsi que de l'accessibilité et de la compétitivité des régions périphériques, enclavées ou insulaires.
- (25) Il devrait être possible de permettre des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure sous certaines conditions pour toute catégorie d'usagers, tels que les usagers fréquents ou les utilisateurs de systèmes de péage électroniques.
- (26) La tarification des coûts externes au moyen de péages influencera davantage les décisions des usagers en matière de transport s'ils sont conscients de tels coûts. Par conséquent, ces coûts devraient être indiqués séparément sur un relevé, une facture ou un document équivalent délivré par l'exploitant du péage. Un tel document permettrait en outre aux transporteurs routiers de répercuter plus facilement le montant de la redevance pour coûts externes sur l'expéditeur ou sur tout autre client.
- (27) L'utilisation de systèmes de péage électroniques est souhaitable pour éviter de gêner la fluidité du trafic et empêcher localement les incidences néfastes sur l'environnement causées par les files d'attente aux barrières de péage. Il est par conséquent souhaitable de percevoir la redevance pour coûts externes au moyen de ces systèmes, conformément à la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté ⁽³⁾.
- (28) Si les décisions concernant les dépenses publiques nationales, y compris l'utilisation des recettes produites au titre de la présente directive, sont, conformément au principe de subsidiarité, du ressort des États membres, les recettes supplémentaires provenant des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, conformément aux objectifs de la politique des transports que poursuit la présente directive, devraient être utilisées en faveur du secteur des transports et pour promouvoir une mobilité durable en général. Ces projets devraient donc avoir pour objet, notamment, de favoriser une tarification efficace, de réduire à la source la pollution due au transport routier, d'en atténuer les effets, d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie, de construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports, d'optimiser la logistique ou d'améliorer la sécurité routière.

⁽¹⁾ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

⁽²⁾ JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

⁽³⁾ JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

- (29) Pour favoriser l'interopérabilité des dispositifs de péage, et à condition de respecter certaines exigences, deux États membres ou plus devraient pouvoir coopérer pour mettre en place des systèmes communs de péage.
- (30) La Commission devrait envoyer en temps utile, au Parlement européen et au Conseil, une évaluation complète de l'expérience acquise dans les États membres qui appliquent une redevance pour coûts externes et/ou une redevance d'infrastructure, conformément à la présente directive.
- (31) Le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion ⁽¹⁾ prévoit que les recettes provenant de taxes supportées directement par les usagers doivent être prises en compte dans la détermination du déficit de financement dans le cas de projets générateurs de recettes. Cependant, les recettes résultant des redevances pour coûts externes ne devraient pas être prises en compte dans le calcul du déficit de financement, puisqu'elles devraient être consacrées à des projets visant à réduire à la source la pollution due au transport routier, à en atténuer les effets, à améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie, ainsi qu'à construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.
- (32) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour procéder à certaines adaptations des annexes. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.
- (33) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽²⁾.
- (34) Lorsqu'ils appliquent d'autres méthodes scientifiques pour calculer les redevances pour coûts externes, les États membres devraient pouvoir prendre en considération les valeurs des coûts monétaires des externalités, tels qu'ils ressortent de l'étude intitulée «Handbook on estimation of external cost in the transport sector» (Manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports) ⁽³⁾, qui donne un aperçu des dernières avancées, sur les plans théorique et pratique, en matière d'évaluation des coûts externes.
- (35) Dans les régions montagneuses décrites dans l'étude intitulée «Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries» (Régions montagneuses en Europe: analyse des régions de montagne dans les États membres de l'Union, les pays candidats à l'adhésion et d'autres pays européens) commandée par la Commission européenne en 2004, l'application de redevances pour coûts externes plus

élevées devrait être autorisée dans la mesure où il serait prouvé par des données scientifiques objectives que la pollution atmosphérique et sonore génère des dommages plus élevés dans ces régions montagneuses en raison de conditions géographiques ou de phénomènes physiques tels que la pente de la route, les inversions thermiques ou l'effet «amphithéâtre» des vallées.

- (36) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽⁴⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (37) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir encourager une tarification différenciée fondée sur les coûts externes pour promouvoir des transports durables, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de l'importance de la dimension transfrontalière de l'activité de transport, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

- 1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point suivant est inséré:

«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;»

⁽¹⁾ JO L 210 du 31.7.2006, p. 25.

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

⁽⁴⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

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

- «b) “péage”: une somme déterminée, payable pour un véhicule, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, qui comprend une redevance d'infrastructure et/ou une redevance pour coûts externes;
- b bis) “redevance d'infrastructure”: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures supportés dans un État membre;»

c) les points suivants sont insérés:

- «b ter) “redevance pour coûts externes”: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts supportés dans un État membre en raison de la pollution atmosphérique due au trafic et/ou de la pollution sonore due au trafic;
- b quater) “coût de la pollution atmosphérique due au trafic”: le coût des dommages causés par le rejet de particules et de précurseurs d'ozone tels que l'oxyde d'azote et les composés organiques volatils, lors de l'utilisation d'un véhicule;
- b quinquies) “coût de la pollution sonore due au trafic”: le coût des dommages causés par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route;
- b sexies) “redevance d'infrastructure moyenne pondérée”: le montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;
- b septies) “redevance pour coûts externes moyenne pondérée”: le montant total des recettes générées par une redevance pour coûts externes sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;»

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

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

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

«Article 7

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

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

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

4. Les États membres peuvent prévoir des taux des péages ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage pour les véhicules dispensés d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (*), ainsi que dans les cas visés par l'article 6, paragraphe 2, points a) et b), de la présente directive, et sous réserve des conditions qui y sont prévues.

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

- a) des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;
- b) pour conséquence des frais administratifs supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

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 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 densément peuplées qui sont exposées à la pollution sonore due au trafic routier, la redevance pour coûts externes peut inclure le coût de cette pollution sonore.

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

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

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

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

Article 7 quinquies

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

Article 7 sexies

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

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

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

Article 7 septies

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

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

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

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

2. Une majoration peut être appliquée sur une redevance d'infrastructure qui a fait l'objet d'une variation conformément à l'article 7 *octies*.

3. Après réception des informations requises d'un État membre prévoyant d'appliquer une majoration, la Commission communique ces informations aux membres du comité visé à l'article 9 *quinquies*. 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, ou demander qu'ils soient modifiés, conformément à la procédure de consultation visée à l'article 9 *quinquies*, 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*.

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 perçue 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 routier, 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*; et
- 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.

4. Les variations visées aux paragraphes 1 et 3 n'ont pas pour objet de générer des recettes de péage supplémentaires. Toute augmentation non voulue des recettes est compensée par une modification de la structure de la variation qui doit être effectuée dans un délai de deux ans à compter de la fin de l'exercice comptable au cours duquel les recettes supplémentaires ont été générées.

Article 7 nonies

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

a) pour les dispositifs de péage autres que ceux comportant des péages de concession:

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

b) pour les dispositifs de péage comportant des péages de concession:

- les contrats de concession ou les modifications notables apportées à ces contrats,
- le scénario de base sur lequel le concédant a fondé l'avis de concession visé à l'annexe VII B de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services^(***); ce scénario de base inclut l'estimation des coûts, tels qu'ils sont définis à l'article 7 *ter*, paragraphe 1, envisagés dans le cadre de la concession, ainsi que l'estimation du trafic prévu, selon les types de véhicules, les niveaux de péage envisagés et l'étendue géographique du réseau concerné par le contrat de concession.

2. Dans un délai de six mois suivant la réception de toutes les informations requises en vertu du paragraphe 1, la Commission rend un avis indiquant si les obligations énoncées à l'article 7 *sexies* sont respectées. Les avis de la Commission sont mis à la disposition du comité visé à l'article 9 *quinquies*.

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 *quinquies*.

Article 7 decies

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

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

a) la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, rendue publique et accessible aux usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage;

b) ces abattements ou réductions induisent des économies réelles de frais administratifs; et

c) n'excèdent pas 13 % de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement ou de la réduction.

3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 *octies*, paragraphe 3, point b), et à l'article 7 *octies*, paragraphe 4, les taux des péages peuvent, à titre exceptionnel, à savoir dans le cas des projets spécifiques d'un intérêt européen élevé identifiés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE, être soumis à d'autres formes de variations en vue de garantir la viabilité commerciale de ces projets, lorsque ceux-ci doivent faire face à la concurrence directe d'autres modes de transport de véhicules. La structure tarifaire qui en résulte est linéaire, proportionnée, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage. La Commission vérifie que ces conditions sont respectées avant que la structure tarifaire en question ne soit mise en œuvre.

Article 7 *undecies*

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

2. Les modalités relatives à la perception des péages et des droits d'usage ne désavantagent pas, de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier. En particulier, lorsqu'un État membre perçoit des péages ou des droits d'usage uniquement au moyen d'un système nécessitant l'installation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il s'assure que tous les usagers peuvent se procurer des unités embarquées adéquates satisfaisant aux exigences de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (****) dans des conditions administratives et économiques raisonnables.

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

4. Lorsque cela est possible d'un point de vue économique, les États membres perçoivent et recouvrent une redevance pour coûts externes au moyen d'un système électronique qui satisfait aux exigences de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE.

Article 7 *duodecies*

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la présente directive ne porte pas atteinte à la liberté qu'ont les États

membres qui mettent en place un système de péage et/ou des droits d'usage pour les infrastructures d'accorder une compensation adéquate pour cette taxation.

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

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

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

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

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

«Article 8 *ter*

1. Deux États membres ou plus peuvent coopérer pour mettre en place un système de péage commun applicable à l'ensemble de leurs territoires regroupés. En pareil cas, les États membres concernés veillent à informer la Commission de leur coopération, ainsi que du fonctionnement ultérieur du système et de sa modification éventuelle.

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

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

«1 *bis*. La présente directive ne fait pas obstacle à l'application non discriminatoire par les États membres de droits régulateurs destinés spécifiquement à réduire la congestion du trafic ou à combattre les impacts 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. Les recettes provenant des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, devraient être destinées au secteur des transports, afin de rendre ceux-ci plus durables, ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble, notamment afin:

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

- 5) Les articles 9 *ter* et 9 *quater* sont remplacés par le texte suivant:

«Article 9 *ter*

La Commission facilite le dialogue et les échanges de savoir-faire technique entre les États membres en ce qui concerne la mise en œuvre de la présente directive, et plus particulièrement de ses annexes.

Article 9 *quater*

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 *quinquies*

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

Article 9 *sexies*

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 9 *ter* 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 *ter* 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 ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 9 *octies*

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

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

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

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 des objections 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.»

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

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

«Article 10 *bis*

1. Les montants en euros prévus à l'annexe II et ceux en cents prévus aux tableaux 1 et 2 de l'annexe III *ter* sont révisés tous les deux ans à compter du 1^{er} janvier ... (*), 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)].

(*) Date correspondant à la deuxième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

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 entier supérieur en euros dans le cas de l'annexe II, au montant entier supérieur d'un dixième de cent dans le cas du tableau 1 de l'annexe III *ter* et au montant entier supérieur d'un centième de cent dans le cas du tableau 2 de l'annexe III *ter*.

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

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

«Article 11

1. Au plus tard le ... (*) 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; et
- c) la redevance d'infrastructure moyenne pondérée et le montant total des recettes générées par la redevance d'infrastructure.

2. Au plus tard le ... (**), la Commission, assistée par le comité visé à l'article 9 *quinquies*, 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; et
- c) la mise en œuvre et l'impact de la variation des redevances d'infrastructure telle que visée à l'article 7 *septies* sur la réduction de la pollution atmosphérique et de la congestion du trafic au niveau local.

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.

3. Au plus tard le ... (***), 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 les différents modes de transport et/ou les éléments de coûts externes n'ayant pas encore été pris en compte.»

9) L'annexe III est modifiée comme suit:

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

«La présente annexe énonce les principes fondamentaux de calcul de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée afin de tenir compte de l'article 7 *ter*, paragraphe 1. L'obligation de lier les redevances d'infrastructure aux coûts ne porte pas atteinte à la liberté qu'ont les États membres de décider, conformément à l'article 7 *ter*, paragraphe 3, de ne pas recouvrer intégralement les coûts au moyen des recettes des redevances d'infrastructure ou, conformément à l'article 7 *septies*, de faire varier les montants des redevances d'infrastructure spécifiques par rapport à la moyenne.»;

- b) au second paragraphe, les termes «communautaire» et «communautaires» sont remplacés par les termes «de l'Union»;
- c) Au point 1), deuxième tiret, les mots «article 7 *bis*, paragraphe 1» sont remplacés par les mots «article 7 *ter*, paragraphe 2».

10) Le texte figurant à l'annexe de la présente directive est inséré après l'annexe III.

(*) Quarante-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(**) Soixante mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

(***) Douze mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le ... (*). Ils informent immédiatement la Commission du texte de ces dispositions.

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

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

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ..., le

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

(*) Trente-six mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE

«ANNEXE III bis

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES

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 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 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. La publication devrait avoir lieu suffisamment longtemps avant sa mise en application. Tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment les différents éléments de coût externe sont calculés sont rendus publics.

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

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

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

4. Éléments de coût externe

4.1. Coût de la pollution atmosphérique due au trafic

Lorsqu'un État membre décide d'inclure tout ou partie du coût de la pollution atmosphérique due au trafic dans la redevance pour coûts externes, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution atmosphérique due au trafic soit en appliquant la formule suivante, soit en retenant les valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 1, si ces dernières sont inférieures:

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

où:

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

Les facteurs d'émissions sont les mêmes que ceux utilisés par les États membres lorsqu'ils ont dressé les inventaires nationaux d'émissions prévus par la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques⁽¹⁾ [qui exige d'utiliser un guide EMEP/Corinair sur les inventaires des émissions⁽²⁾]. Le coût monétaire des polluants est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par une autorité indépendante, en tenant compte des dernières avancées en matière d'estimation.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut appliquer d'autres méthodes reposant sur des preuves scientifiques pour calculer la valeur des coûts de pollution atmosphérique en utilisant des données tirées de mesures de polluants atmosphériques et la valeur locale du coût monétaire de polluants atmosphériques, à condition que les résultats ne soient pas supérieurs aux valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 1, pour toute classe de véhicule.

4.2. Coût de la pollution sonore due au trafic

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

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

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

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

où

- NCV_j = coût de la pollution sonore émise par un poids lourd sur un type de route j (euro/véhicule.kilomètre)
- NC_{jk} = coût des nuisances sonores par personne exposée sur une route de type j au niveau de bruit k (euro/personne)
- POP_k = population exposée au niveau de bruit journalier k par kilomètre (personne/kilomètre)
- $WADT$ = trafic journalier moyen pondéré (en équivalent véhicules particuliers)
- a et b sont des facteurs de pondération déterminés par l'État membre de manière que la redevance moyenne pondérée liée au bruit par véhicule kilomètre n'exécède pas NCV_j (journalier).

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

(1) JO L 309 du 27.11.2001, p. 22.

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

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 ⁽¹⁾.

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.

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.

⁽¹⁾ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

ANNEXE III ter

REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES MOYENNE PONDÉRÉE MAXIMALE

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

1. Coût maximal de la pollution atmosphérique due au trafic

Tableau 1

Coût imputable maximal de la pollution atmosphérique

(Cents/véhicule.kilomètre)

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

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

2. Coût maximal de la pollution sonore due au trafic

Tableau 2

Coût imputable maximal des nuisances sonores

(Cents/véhicule.kilomètre)

	Jour	Nuit
Axes suburbains (autoroutes comprises)	1,1	2
Axes interurbains (autoroutes comprises)	0,2	0,3

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

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 8 juillet 2008, la Commission a présenté au Conseil sa proposition de directive modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ⁽¹⁾.

Le 10 mars 2009, le Parlement européen a rendu son avis en première lecture ⁽²⁾.

Le 15 octobre 2010, le Conseil est parvenu à un accord politique sur la proposition de directive. À l'issue de la mise au point du texte par les juristes-linguistes, le Conseil a arrêté sa position, le 14 février 2011, conformément à la procédure législative ordinaire prévue à l'article 294 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte des avis du Comité économique et social européen et du Comité des régions.

II. ANALYSE DE LA POSITION DU CONSEIL

1. Généralités

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, ou directive «Eurovignette» (directive 1999/62/CE modifiée par la directive 2006/38/CE du 17 mai 2006) fait partie du paquet «Écologisation des transports», qui vise à parvenir à des transports durables. Cette proposition a pour principal objet d'adapter le cadre de tarification des transports routiers de façon à permettre aux États membres de calculer et de moduler les prix des péages en fonction des coûts externes occasionnés par les transports routiers de marchandises en termes de pollution atmosphérique, de nuisances sonores et d'encombrement du réseau routier en poursuivant la mise en œuvre du principe du pollueur-payeur.

La proposition présentée par la Commission contient des dispositions qui permettraient aux États membres d'intégrer dans le montant des péages prélevés sur les poids lourds une somme correspondant au coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et au coût de la congestion imposée aux autres véhicules. Cette somme pourrait varier selon la catégorie d'émission EURO, la distance parcourue, ainsi que le lieu et l'heure d'utilisation des routes. Dans sa proposition, la Commission invite les États membres à affecter les recettes générées de cette manière à des projets relatifs au développement durable des transports. En outre, le champ d'application de la directive est étendu au-delà du réseau transeuropéen de transport.

Bien que le Conseil soit d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, l'approche qu'il a retenue a nécessité certaines adaptations de la proposition initiale. Un certain nombre de dispositions proposées n'ont pas été acceptées, car elles ont été considérées comme difficiles à mettre en œuvre et d'autres ont été remaniées en vue de clarifier la directive.

En conséquence, la position modifie, dans une certaine mesure, la proposition initiale de la Commission en la reformulant et en supprimant certaines dispositions. Le Conseil n'a dès lors pu accepter aucun des amendements introduits dans l'avis rendu en première lecture par le Parlement européen qui se rapportent à ces dispositions supprimées.

Le Conseil compte parvenir à une approche équilibrée qui tienne compte de l'importance économique que revêt pour l'économie de l'UE le secteur du transport routier de marchandises et de la nécessité de s'attaquer à ses répercussions négatives sur l'environnement.

2. Questions clés

i) Champ d'application géographique

La Commission a proposé d'étendre le champ d'application de la directive à toutes les routes hors du réseau transeuropéen (article 7, paragraphe 1).

⁽¹⁾ Doc. 11857/08.

⁽²⁾ Doc. A6-0066/2009.

Le Conseil considère que la proposition de la Commission doit être modifiée sur ce point, afin de limiter l'extension du champ d'application aux autoroutes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen. En conséquence, la position du Conseil indique qu'un État membre peut maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage sur le réseau transeuropéen ou sur certains tronçons dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de son réseau d'autoroutes qui ne fait pas partie du réseau transeuropéen. En outre, le Conseil précise que cela ne porte pas atteinte au droit des États membres 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 axes ne présente pas de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international et n'entraîne pas de distorsions de concurrence entre les opérateurs. Dans ce contexte, l'amendement 25 du Parlement n'a pas été accepté.

ii) *Champ d'application concernant les véhicules*

Dans son texte initial, la Commission propose de maintenir jusqu'au 31 décembre 2011 la disposition, adoptée en 2006, prévoyant qu'un État membre peut décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules de 12 tonnes ou plus. Après cette date, des droits seraient appliqués à tous les poids lourds, à moins qu'un État membre n'estime que l'imposition de droits à des véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes aurait une incidence sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion ou la santé, ou qu'elle entraînerait une charge administrative supérieure à 30 % des recettes supplémentaires que l'extension à ces véhicules aurait générées.

Le Conseil considère que cette disposition devrait offrir plus de latitude aux États membres. Afin de clarifier le texte, la référence à la période de transition a été supprimée. En outre, l'insertion de l'expression «notamment» a donné un caractère non exhaustif à la liste des conditions permettant aux États membres de justifier la non-application de droits d'usage à des véhicules de moins de 12 tonnes. Les États membres peuvent décider d'exempter les véhicules dont le poids est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes pour des raisons autres que l'environnement, la congestion et les coûts administratifs.

Le Parlement européen a suivi l'approche de la Commission sur le principe, mais a proposé la suppression des deux justifications permettant aux États membres de ne pas taxer les véhicules de moins de 12 tonnes et veut reporter la décision sur les justifications à un stade ultérieur de la procédure législative. Dans ces conditions, le Conseil n'a pas pu tenir compte des amendements 28 et 29.

iii) *Choix des coûts externes*

La Commission a inclus dans sa proposition les coûts de la pollution atmosphérique et sonore et de la congestion. Le Conseil est d'accord avec la Commission sur le principe, mais a décidé de n'inclure dans la redevance pour coûts externes que la pollution atmosphérique et sonore. Étant donné que la congestion est toujours liée à une heure et à un lieu précis et qu'elle est causée par tous les véhicules et pas seulement par les poids lourds, le Conseil estime qu'il est plus important d'accorder de la souplesse aux États membres pour moduler les péages en fonction du lieu et de l'heure que de générer des recettes supplémentaires, si l'objectif est de réduire la congestion. Les États membres sont autorisés à appliquer des redevances d'infrastructure plus élevées pendant les heures de pointe – une période de pointe ne devrait pas dépasser 5 heures par jour – de telle manière qu'aucune redevance d'infrastructure ne soit supérieure à 175 % du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée.

À cette fin, le Conseil a supprimé toutes les références à la congestion dans le cadre d'une redevance pour coûts externes et a ainsi tenu compte des amendements 71 et 72 du Parlement européen. Toutefois, l'amendement 33 concernant une redevance liée à la congestion n'a pas été pris en considération par le Conseil. Ce dernier a approuvé l'esprit de l'amendement 43 concernant la modulation des péages.

Conformément à la position du Conseil, la pollution atmosphérique et sonore sera prise en compte dans la redevance pour coûts externes, et on traitera la congestion d'une autre manière, à savoir par une plus grande différenciation des redevances d'infrastructure. Le Conseil considère qu'une plus grande différenciation des redevances d'infrastructure peut être un moyen efficace d'encourager les transporteurs à circuler pendant les périodes creuses sur les routes congestionnées.

iv) Affectation des recettes

La proposition de la Commission prévoit l'obligation d'affecter les recettes générées par une redevance pour coûts externes et par une redevance d'infrastructure. Les recettes générées par une redevance pour coûts externes seront affectées à des mesures liées à l'écologisation du secteur des transports, à savoir la réduction de la pollution du transport routier à la source et l'amélioration des émissions de dioxyde de carbone et de la performance énergétique des véhicules. Les recettes tirées d'une redevance d'infrastructure devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu'à l'optimisation du système dans son ensemble.

D'une part, le Conseil a décidé de supprimer la référence à l'affectation des recettes générées par des redevances d'infrastructures. D'autre part, il a modifié le caractère obligatoire de la disposition concernant les recettes générées par les redevances pour coûts externes et l'a rendu indicatif. Les États membres devraient destiner ces recettes ou leur équivalent en valeur financière au secteur des transports afin de rendre ceux-ci plus durables. En outre, le Conseil a inclus une liste de mesures indicatives pour l'utilisation des recettes. En dernier ressort, ce sont les États membres qui peuvent décider librement de la manière de dépenser ces fonds.

Le Parlement européen avait suggéré de modifier le texte concernant l'affectation des recettes tirées des redevances pour coûts externes (amendement 55) et des redevances d'infrastructures (amendement 56), tout en respectant le caractère obligatoire de la disposition. En outre, le Parlement propose de consacrer 15 % des recettes totales au soutien financier des projets de RTE-T (amendement 57) et de mentionner, dans le rapport à la Commission, l'affectation prévue par les États membres en ce qui concerne les fonds tirés de la redevance pour coûts externes (amendement 45). Le Conseil n'a pas retenu ces amendements.

v) Dérogations pour des classes d'émissions EURO moins polluantes

La proposition de la Commission contenait un tableau détaillé indiquant différentes valeurs en centimes d'euro par véhicule et par kilomètre pour chaque classe d'émissions EURO du véhicule.

En s'appuyant sur l'amendement 69 du Parlement européen, le Conseil introduit une dérogation temporaire pour les véhicules moins polluants, c'est-à-dire les classes EURO V et VI. Ces exemptions temporaires sont calculées sur la base de la date d'entrée en vigueur des règlements concernant des normes d'émission plus strictes. Cela signifie que la classe EURO V sera exemptée jusqu'au 31 décembre 2013 et la classe EURO VI, jusqu'au 31 décembre 2017.

Les véhicules moins polluants que la classe EURO VI, à savoir les poids lourds hybrides et électriques, sont exemptés.

vi) Actes délégués et adaptation à l'inflation

La Commission a proposé d'adapter les annexes 0, III, III bis et IV en fonction des progrès scientifiques et techniques et les annexes I et II en fonction de l'inflation, conformément à la procédure de réglementation avec contrôle.

Le Conseil a examiné ces dispositions en tenant compte des changements apportés par le traité de Lisbonne, et en particulier l'article 290 concernant le pouvoir d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels de l'acte législatif. Par conséquent, le Conseil a décidé de limiter les pouvoirs délégués à la Commission à l'annexe 0, lorsque la Commission peut l'adapter à l'acquis de l'Union, et aux formules figurant à l'annexe III bis, lorsque la Commission peut les adapter au progrès scientifique et technique. En outre, de nouveaux articles sur l'exercice de la délégation, la révocation de la délégation et les objections à l'égard des actes délégués ont été ajoutés.

Compte tenu de la nécessité d'adapter les montants en euros prévus à l'annexe II et à l'annexe III ter, la position du Conseil a ajouté un nouvel article sur l'adaptation à l'inflation. Cet article introduit une révision de ces montants tous les deux ans, à compter du 1^{er} janvier de la deuxième année suivant la date d'entrée en vigueur de la directive.

La position du Conseil inclut également une nouvelle disposition indiquant que le Conseil et le Parlement européen fixent, par la procédure législative ordinaire, les valeurs maximales pour les normes d'émissions plus strictes dans l'annexe III ter, au plus tard un an après l'adoption des règlements correspondants.

3. Autres questions

Le Conseil confirme l'utilisation de la base juridique concernant les transports, à savoir l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Le Conseil a décidé de clarifier la disposition faisant état de l'établissement de droits d'usage proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure. Le Conseil a décidé que 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. Le Conseil a ainsi tenu compte de l'amendement 73 du Parlement européen.

Le Conseil a décidé de rendre chaque État membre responsable de la fixation du montant de la redevance pour coûts externes. La Commission avait proposé que ce montant soit fixé par une autorité désignée par l'État membre. L'amendement 36 du Parlement européen a été retenu.

4. Autres amendements adoptés par le Parlement européen

La position du Conseil ne reprend pas certains autres amendements apportés aux articles et qui portent sur:

- la définition de la «redevance d'infrastructure» et la mention de projets menés conjointement par plusieurs États membres (amendement 24),
- la suppression de la possibilité, pour un État membre, de n'appliquer des taux annuels qu'aux véhicules immatriculés sur son territoire (amendement 31),
- la possibilité, pour les usagers qui ne disposent pas des documents nécessaires dans le véhicule, de recouvrer a posteriori tous frais supplémentaires payés (amendement 42),
- l'invitation adressée à la Commission européenne pour qu'elle mette à la disposition du Parlement européen ses avis indiquant si les États membres se conforment aux obligations concernant le calcul de la redevance d'infrastructure (amendement 44),
- les décisions ultérieures de la Commission demandant aux États membres d'adapter la redevance pour coûts externes proposée (amendement 47),
- la coopération entre États membres pour élaborer des systèmes électroniques interopérables (amendement 51),
- la nécessité de promouvoir un système interopérable européen de péage efficace (amendement 53),
- l'invitation adressée à la Commission pour qu'elle contrôle la suppression progressive des systèmes de tarification en fonction de la durée (amendement 61),
- les considérants (amendements 1 à 8, 10, 11, 14 à 24).

III. CONCLUSION

En établissant sa position, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis du Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

Prix d'abonnement 2011 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>

