



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.7.2003
COM(2003) 448 final

2003/0175 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

Le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010¹ a mis en évidence que l'une des principales causes des déséquilibres du système des transports réside dans le fait que les modes de transport ne paient pas toujours ni partout les coûts qu'ils engendrent. Le Parlement européen, lors de l'adoption le 12 février 2003 du rapport sur les conclusions du Livre blanc, a confirmé la nécessité d'une tarification des infrastructures.

Pour le secteur du rail, elle fait déjà partie du premier paquet ferroviaire. La Commission se réserve l'initiative de présenter ultérieurement des directives sectorielles sur la tarification de l'usage des infrastructures afin de couvrir les secteurs aérien, fluvial et maritime. Il convient maintenant de se concentrer sur la route, par une directive sectorielle à cet effet. C'est d'ailleurs ce qu'a demandé le Conseil européen de Copenhague des 12 et 13 décembre 2002, ainsi que le Conseil européen de Bruxelles des 20 et 21 mars 2003 qui a réitéré l'invitation à la Commission de présenter une proposition relative à une «nouvelle directive Eurovignette» d'ici à la fin du premier semestre 2003 au plus tard.

La présente proposition modifie par conséquent la directive 1999/62/CE, dite directive «Eurovignette». Cette modification est d'autant plus urgente que la plupart des Etats membres examinent les réformes nécessaires pour intégrer dans les prix payés par les usagers des infrastructures les coûts qu'ils occasionnent à la société. Un certain nombre d'entre eux envisagent ou ont déjà entrepris de mettre en place des nouveaux systèmes de tarification routière liée à la distance parcourue.

Ces tentatives de réforme de la tarification dans le secteur routier ont le mérite de s'efforcer d'internaliser certains coûts liés au transport. En effet, circuler librement, développer les infrastructures, améliorer la sécurité sur les routes, tout cela a un coût tôt ou tard répercuté sur les contribuables sans qu'ils connaissent ce coût. Les citoyens, tour à tour usagers directs ou indirects des transports et contribuables, ont le droit de savoir ce qu'ils paient et pourquoi il le paient. La tarification pourrait contribuer à cette prise de conscience. Cette approche permettra en outre, par un meilleur usage des transports, d'accroître la compétitivité de l'économie dans son ensemble.

Ces initiatives isolées conduisent toutefois à une mosaïque réglementaire qui aggrave le morcellement déjà existant dans l'Union européenne en matière de taxation et de tarification des transports. Cette situation est à l'origine de traitements inéquitables entre les opérateurs circulant sur les différents réseaux, et dès lors de distorsion de concurrence. Elle décourage les investisseurs et nuit aux stratégies commerciales des opérateurs qui ont du mal à anticiper les politiques de tarification et à adapter leurs stratégies.

Dans le secteur routier, la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures² fixe déjà certaines règles qui déterminent les conditions d'application des droits d'usage («Eurovignette») et des péages. Celles-ci doivent toutefois être complétées, le rapprochement des systèmes nationaux de péages et de droits

¹ COM (2001) 370 du 12.9.2001

² JO L 187 du 20.7.1999, p. 42

d'usage liés à l'utilisation des infrastructures autour de principes communs étant nécessaire pour garantir une concurrence loyale entre opérateurs.

Une telle tarification aura d'autant plus de chances d'être comprise et acceptée par les usagers qu'elle correspondra à une amélioration de la qualité de service offerte par les gestionnaires d'infrastructure. Dans certains cas, elle devrait pouvoir contribuer au financement d'infrastructures alternatives à la route, dans le cadre de financements croisés comme cela se passe déjà en Suisse. En effet, l'acceptabilité du système par les usagers et l'opinion publique dépendra largement de l'affectation de recettes et de la visibilité des circuits financiers qui seront activés par le biais des méthodes de tarification. Si les citoyens perçoivent que les recettes servent comme base d'investissement dans les réseaux d'infrastructures de transport, d'où par ailleurs elles proviennent, le système sera légitimé, donc accepté. Dans le cas contraire, la tarification deviendra un outil additionnel de taxation, sans finalité spécifique autre que l'augmentation des revenus de l'Etat. Dans ce même contexte de l'acceptabilité, il est indispensable que l'encadrement communautaire serve à éviter toute discrimination entre les pays du centre et de la périphérie de l'Union européenne.

Ce n'était qu'au Moyen-Age que les propriétaires des passages stratégiques obtenaient des «droits d'usage » sans fournir aucune valeur ajoutée ou autre contre-prestation.

La tarification des infrastructures ne saurait être l'instrument unique qui permettra de résoudre tous les déséquilibres du marché des transports. Elle constituera en revanche un cadre nécessaire pour offrir aux entreprises de transport la possibilité de faire des choix rationnels en prenant en compte l'ensemble des paramètres constitutifs des coûts de transport dans chaque mode. Elle représente, en offrant un cadre stable et prévisible, avec le concours d'autres instruments, l'une des réponses au problème du financement des grandes infrastructures de transport.

Ce n'est pas tant le niveau de tarification du transport mais davantage la structure des charges et la façon dont elles sont appliquées et réparties entre usagers qui devraient évoluer. Sans alourdir la charge globale des taxes et des redevances sur le secteur routier, les redevances d'infrastructure offrent cette possibilité d'une plus grande différenciation en fonction du type de véhicule, du moment et de l'endroit et donc une prise en compte plus fine des coûts selon les différentes situations.

II. LES CHANGEMENTS PRINCIPAUX A LA DIRECTIVE 1999/62/CE

1. Des péages reflétant mieux les coûts des transports

La tarification des infrastructures routières ne peut pas résoudre à elle seule l'ensemble des problèmes liés au secteur du transport routier. Différents instruments existent pour réduire les coûts des transports : la réglementation, les redevances d'utilisation, les taxes sur le carburant, les taxes sur les véhicules. Les redevances d'infrastructure constituent donc un outil parmi d'autres. Elles ne sauraient par exemple se substituer aux réglementations en matière de normes d'émission, de bruit, de limitation de vitesse. Chaque problème doit trouver sa solution dans un instrument approprié. En outre, des incertitudes existent dans le calcul des coûts de certains effets du transport.

Dans ces conditions, la tarification routière devrait refléter les coûts suivants (article 7, paragraphe 9) :

- a. Les coûts de construction, d'exploitation, de maintenance et de développement du réseau

Cette catégorie de coûts, déjà couverte par la directive 1999/62/CE, comprend les coûts des dommages aux infrastructures ainsi que les coûts d'investissement (coût de la construction y compris, le cas échéant, les intérêts sur le capital investi). Les coûts des dommages incluent les entretiens structurels réalisés occasionnellement, comme le renouvellement des couches de roulement, et les entretiens réguliers réalisés chaque année comme le marquage routier, l'entretien hivernal.

La proposition de directive limite la prise en compte des coûts de construction pour les seules nouvelles infrastructures, c'est-à-dire les infrastructures qui seront réalisées à l'avenir ou celles qui viennent d'être réalisées. Il convient en effet d'éviter d'inclure dans les redevances des coûts liés à la construction d'infrastructures qui ont déjà été couverts. Une disposition particulière a été prévue afin de ne pas porter préjudice, concernant la prise en compte des coûts de construction, aux droits relevant de contrats de concession existants au moment de l'entrée en vigueur de la présente proposition de directive.

Parmi les coûts d'investissement figurent notamment les coûts d'infrastructure visant à réduire les nuisances liées au bruit, tels que les panneaux anti-bruit installés en bordure des routes.

Les coûts d'entretien structurels sont proportionnels aux dégâts causés par le trafic aux infrastructures. Ces dégâts varient en fonction du poids à l'essieu. Selon une loi bien établie, ces dégâts sont fonction de la puissance quatrième du poids à l'essieu. En conséquence, un doublement du poids multiplie par 16 le dommage à la chaussée. Les coûts d'entretien réguliers, bien que non liés au poids des véhicules, reflètent l'intensité du trafic global mais aussi sa composition.

Compte tenu des différences considérables de dommages qui résultent de l'augmentation de poids à l'essieu, la proposition de directive prévoit dès lors une classification suivant 4 catégories de véhicules pour mieux différencier les péages en fonction des dommages qu'ils causent (selon le poids total en charge autorisé, le nombre d'essieux et le type de suspension).

b. Les coûts non couverts des accidents

Les accidents sont l'un des effets néfastes les plus visibles du transport. Chaque année en Europe, on dénombre plus de 40.000 morts et plus de 1,7 millions de blessés graves dans les accidents, principalement routiers. Ces victimes représentent un coût pour la société se chiffrant en dizaines de milliards € et un coût humain incalculable.

Les primes d'assurance couvrent déjà une partie des coûts d'accident, en remboursant dans la plupart des cas des dommages matériels et une partie des coûts médicaux. Les péages doivent comprendre les coûts non couverts par les assurances, dont une partie est à charge de la sécurité sociale ou couverte par la société au sens large.

Plus précisément, il convient de prendre en compte les coûts réels pour l'ensemble de la société. Ceux-ci incluent les coûts de réparation ou de remplacement des véhicules, couverts généralement dans une large mesure par les régimes d'assurance, mais aussi les coûts administratifs des services publics mobilisés dans le cadre des accidents, les coûts des services médicaux ainsi que les pertes de capital humain (pertes actualisées de potentiel productif) et les coûts de préjudices physiques. Afin de ne pas comptabiliser les coûts déjà internalisés par les assurances, il convient ensuite de soustraire les primes d'assurance, soit les contributions apportées par les usagers aux compagnies d'assurance.

c. L'estimation des coûts

Les coûts de construction, d'exploitation et de maintenance des infrastructures sont de manière générale assez facilement mesurables. Ils peuvent en effet être déduits des comptes nationaux ou de la comptabilité des gestionnaires d'infrastructures. Pour les coûts d'accidents pour lesquels des grandeurs financières n'existent pas en raison de l'absence de marché, des valeurs monétaires peuvent être déduites à partir d'enquêtes objectives. Diverses études, passées ou en cours, mettent en œuvre des méthodes permettant d'aboutir à des valeurs monétaires des externalités.

Pour garantir une application cohérente et harmonisée des systèmes de péages, la proposition de directive reprend dans une annexe une méthodologie commune pour le calcul des différents éléments de coûts. Pour les situations où des valeurs n'existeraient pas pour les coûts d'accidents, des valeurs moyennes sont proposées. Les Etats membres auront recours à ces valeurs s'ils ne sont pas en mesure de procéder à une évaluation suffisamment correcte des coûts d'accidents. Il va de soi que ces chiffres reflètent le choix d'une méthode simplifiée et qu'ils pourront évoluer, notamment en fonction de données plus précises sur un plan régional ou local. Leur mise à jour régulière sera un élément essentiel du dispositif de surveillance des coûts des transports.

2. Une tarification mieux différenciée

La directive 1999/62/CE n'établit qu'une faible relation, ou aucune relation, avec les dommages causés aux infrastructures, avec la congestion, ou avec les risques d'accidents. Les péages offrent la possibilité d'établir cette relation par une plus grande différenciation en fonction du type de véhicule, du moment et de l'endroit et donc une prise en compte plus fine des coûts selon les différentes situations.

Pour établir cette relation, la proposition de directive ouvre donc la possibilité aux Etats membres de faire varier les péages selon différents facteurs :

- La distance parcourue
- La localisation : le taux d'accident diffère entre les zones urbaines et rurales et selon la densité de population. En outre, les conditions hivernales plus rudes dans certaines zones augmentent les coûts d'entretien des chaussées.
- Le type d'infrastructure et la vitesse : les dépenses d'entretien sont très différentes entre une autoroute et une route nationale. Le type d'infrastructure détermine par ailleurs la vitesse des véhicules l'utilisant, ce qui a une influence notamment sur les accidents.
- Les caractéristiques du véhicule : le poids à l'essieu et le type de suspension des poids lourds ont une influence importante sur les réparations et l'entretien des infrastructures. Le type de moteur, la source d'énergie et les normes d'émission des véhicules (normes EURO) déterminent le niveau de pollution de l'air. Il faut noter que la directive 1999/62/CE reprend déjà les normes EURO des véhicules comme facteur pouvant être pris en compte pour faire varier le niveau des péages. Enfin, plus grands sont les véhicules, plus leur contribution à la congestion est importante.
- Le moment de la journée et le niveau de congestion : Les années 90 ont vu se développer en Europe des phénomènes de congestion dans certaines régions et le long de certains axes, dont la persistance menace désormais la compétitivité économique. Au terme de l'étude la plus récente sur le sujet, les coûts externes de la congestion dus au seul trafic routier représentent environ 0,5 % du produit intérieur brut (PIB) communautaire et pourraient atteindre 1 % du PIB en 2010, soit approximativement 80 milliards €.

Les niveaux de congestion diffèrent entre les heures creuses et pleines, les périodes normales et celles des grandes migrations touristiques. Les différents niveaux de congestion à leur tour génèrent différents niveaux de pollution.

Pour ce qui est de la différenciation en fonction de l'axe concerné du réseau routier, afin de prendre notamment en compte le niveau de congestion du trafic, elle sera facultative dans un premier temps. La proposition de directive prévoit qu'à partir de juillet 2008, les Etats membres seront tenus de faire varier les péages en fonction de l'axe du réseau.

En pratique, ces redevances sont perçues par le gestionnaire d'infrastructure avant de donner l'accès à sa portion de réseau routier. Ce système, concrétisé aujourd'hui le plus souvent par des barrières de péages, permet pratiquement de différencier les tarifs selon les caractéristiques des véhicules, voire même de pouvoir les moduler selon les horaires, ce qui est un premier pas pour refléter les coûts externes du transport.

D'ici quelques années, la généralisation des systèmes de localisation par satellite permettra aux Etats membres la mise en place de grilles de tarification suffisamment fines pour différencier les prix des transports dans le temps et dans l'espace de manière à mieux refléter leurs coûts au point d'utilisation. La mise en service dans quelques années du système européen Galileo contribuera à cet objectif.

3. Les réseaux et usagers concernés

Le cadre communautaire en matière de tarification de l'usage des infrastructures doit porter sur les réseaux et les usagers directement concernés par le marché intérieur. Il se concentre par conséquent sur les camions de plus de 3,5 tonnes et les itinéraires principaux.

a. Les véhicules destinés au transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes

La directive Eurovignette est applicable aux véhicules destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids total en charge autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes. La proposition de directive rend désormais le cadre communautaire en matière de tarification des infrastructures applicable aux véhicules destinés au transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes. Bien que transportant moins de marchandises que les poids lourds, les camions de plus faible tonnage occasionnent des dommages aux infrastructures et contribuent directement – autant qu'un poids lourds - à l'accroissement de la congestion sur le réseau routier ainsi qu'au nombre d'accidents.

Il est important de noter que le champ d'application de la proposition de directive est cohérent avec la législation communautaire en matière de transports routiers qui vise généralement les camions de plus de 3,5 tonnes. On citera comme exemple le règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil du 26 mars 1992, concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté, la directive 98/76/CEE sur l'accès à la profession, le règlement 3820/85 et le règlement 3821/85 sur le temps de conduite et de repos, la directive 2002/15/CE sur le temps de travail, etc.

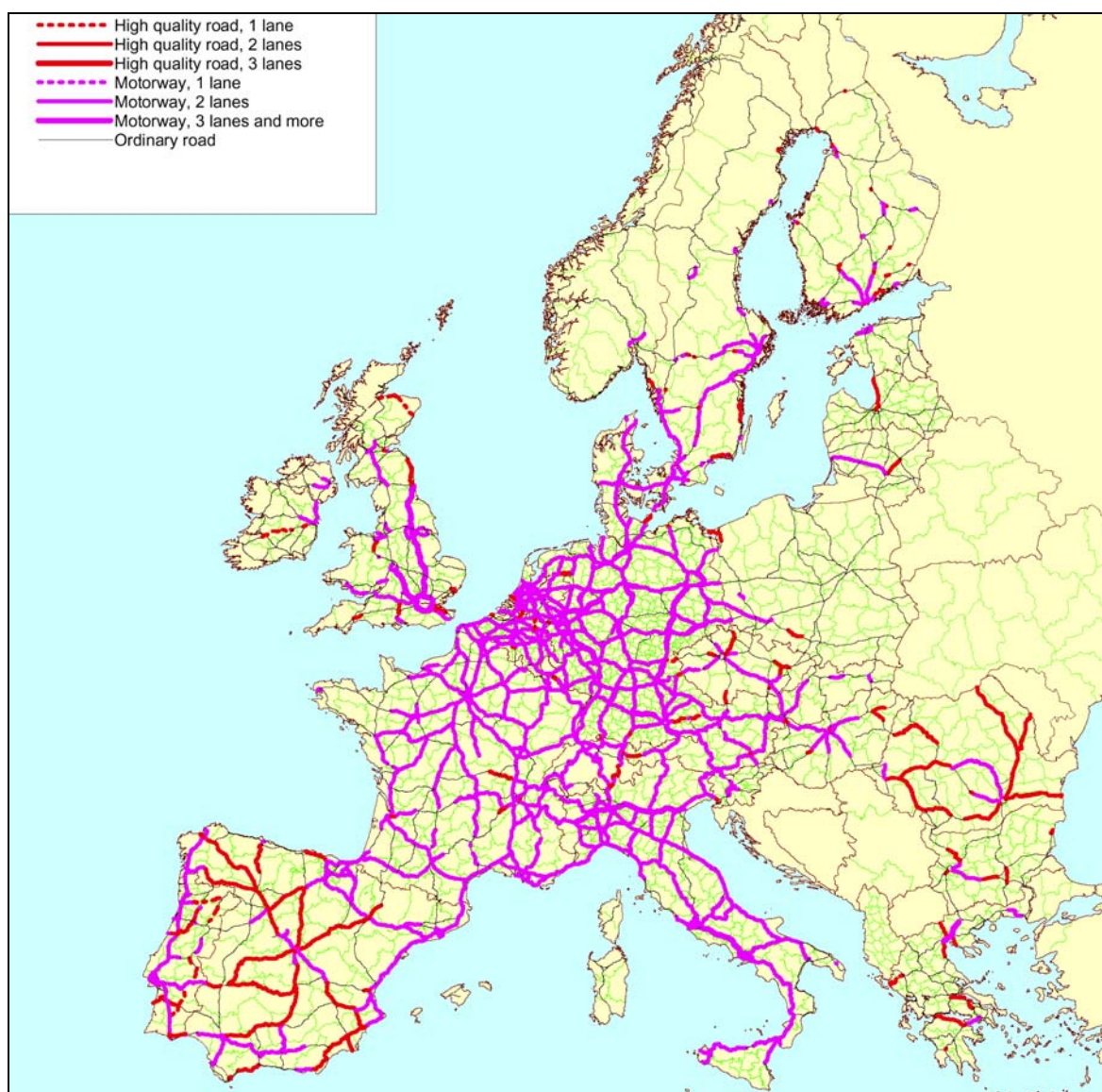
Les véhicules ne répondant pas à cette condition restent en dehors du champ d'application de la directive. De par leur très faible tonnage, ils sont en effet impliqués dans une mesure très limitée dans des trajets intracommunautaires.

La problématique des véhicules privés se pose également dans des termes différents. Les coûts de congestion liés à ces derniers peuvent être considérables, particulièrement en milieu urbain. La circulation automobile reste toutefois en grande partie du trafic national, à l'exception du trafic touristique saisonnier. La Commission souhaite laisser aux Etats membres et aux villes la liberté et la responsabilité de développer leur propre approche pour

cette catégorie d'usagers. Si dans le strict respect de la subsidiarité, les autorités locales entendent appliquer aux véhicules privés une tarification de l'usage des infrastructures, elles peuvent bien évidemment s'inspirer des grandes lignes de la présente directive.

b. Les itinéraires principaux

Il s'agit à titre principal du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), tel que défini dans 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 transport³. Ce réseau représente actuellement environ 60 000 km d'autoroutes et de routes ordinaires de haute qualité au niveau du territoire de l'Union européenne (à titre illustratif, voir ci-dessous la carte du réseau transeuropéen de transport en 2001).



³ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1

En se contentant d'une telle tarification limitée au réseau RTE-T, des phénomènes de diversion de trafic sur des routes nationales parallèles ou d'autres axes à forte densité urbaine pourraient se produire avec des conséquences importantes en terme de régulation du trafic et de congestion, et même en terme d'accidents et de problèmes liés à l'environnement. On peut citer en guise d'illustration la N 7 parallèle à l'autoroute A 7 entre Lyon et Marseille, la N 10 parallèle à l'A10 entre Bordeaux et Paris ou la N II parallèle à l'autoroute A 7 entre Figueras et Barcelone. Il est donc proposé que dans certains cas où une route nationale ou principale passe à quelques kilomètres d'une autoroute, les Etats membres puissent élargir le champ d'application du cadre communautaire à ces itinéraires parallèles. La proportionnalité de ces mesures sera appréciée au cas par cas par la Commission.

Cette définition du réseau couvert par le cadre communautaire n'empêche pas les Etats membres, conformément au principe de subsidiarité, d'envisager l'application d'un système de tarification des infrastructures sur des routes ne faisant pas partie des itinéraires principaux. Cette possibilité pourrait notamment permettre aux pays candidats à l'adhésion, dont le réseau principal est actuellement encore limité, d'appliquer une tarification sur d'autres routes afin de dégager des moyens financiers pour l'amélioration de l'ensemble de leur réseau.

4. L'utilisation des recettes des redevances

La proposition de directive est fondée sur un principe général suivant lequel les recettes provenant des péages et des droits d'usage doivent être utilisées au profit de la maintenance de l'infrastructure routière sur laquelle des péages sont appliqués ainsi qu'au profit du secteur des transports dans son ensemble, en prenant en considération le développement équilibré des réseaux de transport. Il ne saurait dès lors être question pour les Etats d'utiliser ces recettes dans le cadre de leurs dépenses générales, par exemple en matière de santé ou d'éducation. La Commission, les Etats membres de même l'autorité indépendante de supervision des infrastructures qui devra être désignée par les Etats membres, veilleront au respect strict de ce principe.

La question de l'utilisation correcte des recettes est d'autant plus importante que la proposition de directive prévoit la possibilité pour les Etats membres d'appliquer des majorations aux péages dans le cas des routes dans des zones particulièrement sensibles, notamment les régions montagneuses (Alpes, Pyrénées) ; la proposition de directive prévoit pour ces infrastructures la possibilité d'inclure une majoration à la condition bien précise que les recettes soient affectées à l'amélioration des transports existants et au développement de modes alternatifs de transport sur le même corridor ou dans la même zone (par exemple pour la construction d'une liaison ferroviaire Lyon-Turin). A la différence du système des «Ecopoints» qui sont appliqués pour le transit sur l'ensemble du territoire autrichien, ces majorations des redevances seraient désormais clairement ciblées, afin de promouvoir les réseaux de transport – routier et autres – dans une zone bien déterminée.

En effet, le Livre Blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 a mis en évidence les efforts qui doivent encore être consentis afin de désengorger les grands axes et réaliser les sections nécessaires au maillage des réseaux transeuropéens de transport. La tarification pourrait ainsi avoir un effet multiplicateur pour le financement de nouveaux tronçons au sein d'un corridor ou zone multimodale dans des régions particulièrement sensibles.

III. LES BENEFICES DE LA TARIFICATION

1. Un meilleur fonctionnement du marché

La proposition de directive contribuera de façon essentielle à améliorer l'efficacité et la productivité du secteur des transports routiers. Un encadrement communautaire en matière de tarification routière permettra non seulement aux usagers de payer un prix plus juste, en différenciant les tarifs en fonction des caractéristiques locales, mais également de contribuer à la mise en place des conditions d'une concurrence loyale entre opérateurs dans l'Union européenne. Ce cadre de concurrence loyale sera de nature à renforcer l'intégration du marché intérieur et donc la compétitivité de l'économie européenne en évitant la fragmentation de l'espace communautaire.

Elle constitue également un cadre stable et prévisible en matière de tarification, ce qui permettra aux opérateurs de se positionner et de mieux décider leur stratégie de développement dans le grand marché.

Comme déjà souligné par le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, une tarification de l'utilisation des infrastructures pourra se substituer dans les zones sensibles aux systèmes rationnant les droits de passage. C'est en effet faute d'un système efficace de tarification des poids lourds en Europe que le système des «Ecopoints» répartissant des droits de passage du territoire autrichien a été introduit, comme une solution intermédiaire pour contenir l'effet du trafic de poids lourds dans les Alpes.

2. Une utilisation plus rationnelle des infrastructures

Des tarifs différenciés selon les zones et leurs caractéristiques territoriales inciteront durablement le recours aux réseaux moins congestionnés ainsi qu'aux moyens de transport plus propres et plus sûrs lorsque des alternatives existent. S'il y a réduction des encombrements, de la pollution atmosphérique par l'usage de poids lourds équipés de technologies permettant de réduire leur niveau d'émissions, et du nombre d'accidents, les coûts associés actuellement au transport seront également réduits, ce qui, en retour, augmentera la compétitivité de l'économie européenne et la qualité de la vie.

3. Un gain pour l'économie européenne

La tarification générera des économies de l'ordre de plusieurs dizaines de milliards € par an, du fait d'une diminution du temps perdu dans la congestion, du nombre d'accidents, ainsi que par une amélioration de l'environnement. En effet, la tarification constitue un incitant notamment au remplacement des véhicules polluants par les technologies plus performantes et propres. Les autres mesures de la politique des transports, telles que les normes antipollution plus strictes, permettront d'accentuer ces développements positifs.

On peut également citer le fait que ce système contribuera à réduire la distance totale parcourue en incitant les transporteurs à optimiser leur chargement et les chargeurs à adapter leur chaîne logistique.

4. Un soutien au financement de nouvelles infrastructures

Le Livre Blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 a mis en évidence les efforts qui doivent encore être consentis afin de désengorger les grands axes et réaliser les sections nécessaires au maillage des réseaux transeuropéens de transport. Le coût de réalisation des infrastructures manquantes de ce réseau transeuropéen, dont le tracé a été décidé par le Parlement européen et le Conseil en 1996, est aujourd'hui estimé à au moins 600 milliards €, dont 100 milliards € dans les futurs Etats membres. A ce jour, aucune solution n'est trouvée pour faire face à ces besoins qui sont largement hors de portée des budgets nationaux et communautaires. Jusqu'à présent, ce sont essentiellement les budgets publics qui ont assumé la charge des infrastructures de transport. Aujourd'hui, cette option n'est plus

envisageable et réaliste compte tenu des niveaux d'investissement nécessaires dans une Europe élargie et les contraintes budgétaires actuelles.

Une tarification différenciée des infrastructures permettra de dégager un surplus de recettes par rapport à ce qui est le cas aujourd'hui. Ces surplus financiers pourraient dégager des marges de manœuvre dans les budgets publics pour financer de nouveaux investissements en matière de transports et ainsi accroître la capacité du réseau.

Il faut également mentionner la possibilité laissée aux Etats membres d'appliquer une majoration des péages à hauteur de 25 % du péage moyen dans les zones particulièrement sensibles, afin de couvrir des financements croisés en faveur d'autres infrastructures de transport d'un intérêt européen élevé dans le même corridor ou la même zone de transport. Ce surplus de recettes, combiné à un effort de concentration des fonds provenant de l'ensemble des redevances d'infrastructures sur la réalisation de certains axes ou tronçons, contribuera de manière réelle à l'achèvement du réseau transeuropéen.

D'autres instruments contribueront à cet objectif, notamment ceux prévus dans la Communication de la Commission du 23 avril 2003 « *Développer le réseau transeuropéen* » qui vise notamment à promouvoir les partenariats privé-public et à généraliser les systèmes de télépéage routier dans la Communauté ainsi que leur interopérabilité⁴.

5. Un système plus transparent et moins discriminatoire

Une réforme des conditions de péages et de droits d'usage introduira plus de transparence dans la fixation du prix imposé à l'utilisateur. C'est un signal économique clair qui doit être émis vers l'utilisateur. Celui-ci aura accès à l'information tarifaire lui permettant ainsi d'optimiser son trajet et de choisir entre les itinéraires ou les modes les moins générateurs de coûts. Une meilleure connaissance des niveaux de coûts générés et leur traduction dans le système de tarification permettra de responsabiliser les usagers vis à vis des coûts engendrés.

La surveillance des coûts du transport et un encadrement vigilant de la tarification assureront par ailleurs le bon fonctionnement du marché unique et éviteront les discriminations tarifaires. Les conditions d'une tarification juste et non discriminatoire doivent en effet être garanties de façon transparente.

IV. DES MOYENS CONCRETS POUR ASSURER LA MISE EN OEUVRE

1. La compensation de la taxe annuelle sur les véhicules

La tarification des infrastructures n'a pas pour objectif principal de lever des nouvelles recettes mais de fournir des bonnes incitations économiques pour les opérations de transport, par une structure qui tient mieux compte des coûts externes et d'infrastructure dans le prix des transports. Elle vise également à faciliter les investissements, dans le secteur routier ainsi que dans d'autres modes de transport, lorsque cela s'avère nécessaire.

Il convient tout d'abord de noter que cette proposition de directive repose, en ce qui concerne la base de calcul des péages, sur les coûts d'infrastructure totaux (coûts de construction, d'exploitation et de maintenance). La proposition de directive ajoute aussi à cette base de calcul les coûts d'accidents, tout en permettant que ces péages soient différenciés en fonction de certains coûts externes environnementaux et de congestion.

⁴ COM (2003) 132 final

Afin de compenser la charge liée à l'introduction d'un système de redevances d'infrastructures, la proposition de directive permet aux États membres de compenser l'introduction de péages et/ou de droits d'usage notamment par la réduction de la taxe annuelle sur les véhicules (taxe de circulation harmonisée par la directive 1999/62/CE). La taxe annuelle sur les véhicules est basée sur la propriété du véhicule, et non sur son utilisation. Elle est calculée sous forme d'un montant unique, une fois par année. La tarification des infrastructures peut remplacer, partiellement ou totalement, cette taxe par de nouvelles règles plus équitables, car permettant la mise en place de redevances reflétant plus justement les coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure. Ces redevances seront désormais calculées en fonction de la distance parcourue, modulées selon les performances environnementales des véhicules (les normes EURO, comme déjà prévu dans la directive existante) et leur poids à l'essieu, les niveaux d'encombrement ainsi que d'accidents sur le réseau.

En ce qui concerne les conséquences que l'instauration d'un tel système pourra avoir sur le secteur routier, la Commission pourra examiner les conditions de mise en œuvre d'une réglementation permettant d'harmoniser certaines clauses contractuelles afin de protéger les transporteurs vis-à-vis des chargeurs. Cette possibilité envisagée dans le Livre blanc de la Commission sur la politique des transports à l'horizon 2010 pourrait permettre aux transporteurs de réviser le cas échéant leurs prix en cas de hausse sensible de leurs charges liée à l'instauration de systèmes de tarification des infrastructures dans les États membres.

2. Les systèmes techniques de tarification des infrastructures

Les systèmes de prélèvement des péages les plus répandus exigent l'arrêt du véhicule aux gares de péages, ce qui occasionne un inconfort pour les usagers, voire des délais d'attente importants. La directive indique à cet égard que les États membres doivent prendre les mesures nécessaires afin que la collecte des charges soit faite d'une façon qui cause le minimum d'obstacle à la libre circulation du trafic, et qui évite tout contrôle obligatoire aux frontières intérieures de la Communauté.

La mise en place d'une nouvelle tarification de l'usage des infrastructures devrait tirer le meilleur parti des nouvelles technologies. Ces dernières permettent déjà la mise en place de systèmes qui automatisent les transactions financières, enregistrent les kilométrages, les caractéristiques techniques des véhicules, et la localisation d'un parcours grâce aux systèmes de radionavigation par satellite. Ces systèmes offrent ainsi la possibilité de politiques tarifaires avec une plus grande différenciation dans le temps et dans l'espace, avec un coût bien moins élevé qu'avec les systèmes traditionnels.

Le développement de systèmes électroniques de perception de redevances utilisant différentes technologies risque toutefois de créer de nouvelles barrières artificielles dans une Europe unifiée, et de poser des difficultés inacceptables aux conducteurs. Pour éviter cette situation indésirable, il est de première importance que ces systèmes soient interopérables à l'échelle de l'Europe. A cette fin, la Commission a adopté, le 23 avril 2003, une proposition de directive portant sur un service européen de télépéage qui contribuera à créer des conditions plus propices à l'utilisation rationnelle des réseaux transeuropéens de transport. La proposition vise à créer un service européen de perception électronique des redevances afin de garantir l'interopérabilité des systèmes de paiement dans le marché intérieur. Ce système devrait permettre de réduire les encombrements, d'améliorer les flux de circulation et de limiter les transactions en argent liquide aux postes de péage. Les usagers auront en effet la possibilité de s'abonner auprès de tous les exploitants des différentes parties des réseaux. La proposition prévoit que les exploitants des systèmes de perception des redevances devront être en mesure

d'assurer le service à compter du 1er janvier 2005 pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Les systèmes les plus récents en cours d'installation ne nécessitent plus de ralentir au franchissement des barrières de péage. Ces systèmes reposent sur des technologies de communication courte portée à micro-ondes qui nécessitent l'installation à bord des véhicules de dispositifs communiquant avec des balises à l'extérieur afin d'identifier le véhicule et d'effectuer les transactions financières. Cette expérience a ouvert la voie au développement de systèmes reposant principalement sur des communications avec, non plus des balises terrestres, mais un système de satellites (GPS aujourd'hui, Galileo dans le futur) permettant de localiser le véhicule en permanence, de connaître les trajets parcourus, et de calculer la charge due, le paiement étant assuré par téléphonie mobile (GSM).

3. Une autorité indépendante de supervision des infrastructures

La tarification des infrastructures routières devrait aller de pair avec la création dans chaque Etat membre d'une autorité indépendante de supervision des infrastructures dont les tâches principales seraient :

- de contrôler le fonctionnement des systèmes nationaux de tarification de façon à garantir la transparence et la non-discrimination entre les opérateurs.
- de vérifier que les ressources financières provenant des péages et des droits d'usage des infrastructures de transport seront, conformément à la proposition de directive, réinvesties dans les réseaux du transport. Il faut éviter que ces surplus financiers ne soient déviés vers d'autres investissements non productifs pour le secteur des transports.

La proposition de directive ne laisse en effet pas au hasard l'affectation des moyens financiers. Elle prévoit que ces recettes devront être utilisées pour la maintenance du réseau routier ainsi que pour des projets durables dans le secteur des transports.

- de promouvoir des synergies entre les différentes sources de fonds destinés aux infrastructures de transport.

En résumé, cette autorité devra garantir que les calculs des péages sur le réseau transeuropéen et les routes concurrentes de ce réseau, ainsi que l'utilisation des recettes des péages et droits d'usage seront conformes aux dispositions de la directive communautaire. Elle devra être indépendante afin de prendre en compte, sans discrimination et dans la plus grande transparence, les intérêts aussi bien du secteur public que du secteur privé. Ce dernier exploite en effet, dans de nombreux cas, les routes ou certaines routes du réseau sur lequel sont perçues des redevances.

Chaque Etat membre en fonction de ses besoins pourra créer cette structure en l'adaptant aux spécificités du réseau national.

V. ELEMENTS D'ANALYSE DE L'IMPACT DE LA PROPOSITION

Le transport routier occasionne des externalités qui varient fortement selon le lieu et l'heure du parcours, le type de l'infrastructure et les caractéristiques du véhicule. Le projet RECORDIT⁵ a examiné ces coûts pour les différents modes de transport dans l'Union

⁵ RECORDIT Real Cost reduction of door-to-door intermodal transport, project financé sous le 5ème Programme Cadre de Recherche et de Développement. Les rapports du projet sont disponibles sur le site www.recordit.org

européenne et a évalué les incidences d'un régime de tarification sur les poids lourds. RECORDIT a alloué les coûts selon l'endroit et la densité de la population.

La tarification du transport routier pour les poids lourds basée sur les coûts externes a en outre été analysée sur base du modèle SCENES⁶ pour l'année 2020. Le modèle procède à une comparaison entre un scénario de base et un scénario alternatif avec tarification.

La présente proposition de directive contribuera à une réduction des effets indésirables externes du transport routier. En effet, des péages différenciés encourageront l'utilisation de véhicules moins polluants, les voies d'acheminement des biens seront optimisés, les routes les plus respectueuses de l'environnement disposeront d'un avantage concurrentiel, les utilisateurs seront encouragés à modifier leur comportement en tenant compte des coûts réels du transport.

La capacité offerte par les différents réseaux sera alors utilisée plus rationnellement et efficacement, réduisant les embouteillages et donc les pertes de temps. A long terme, les opérateurs économiques seront encouragés à réorganiser leur chaîne logistique et même à adapter leurs choix modaux sur la base des signaux économiques clairs, avec des effets bénéfiques pour l'environnement en plus des avantages pour le secteur des transports.

En outre, grâce à un système de redevance des infrastructures, un excédent de revenus est prévisible dans les régions encombrées et à forte densité de population. Cet excédent sera utilisé pour améliorer l'efficacité du secteur des transports dans son ensemble.

Parmi les incidences du nouveau système de tarification proposé, on peut relever plus particulièrement :

- **Modification des itinéraires des véhicules lourds**

Etant donné que le trafic transitant dans les zones sensibles pourra être soumis à un taux plus élevé de redevance, le transport routier de marchandises aura tendance à s'éloigner de ces zones et à se concentrer d'avantage sur les routes interurbaines où les coûts de pollution sont les plus faibles. Lorsque les zones montagneuses apparaissent comme un passage obligé, les modes alternatifs et notamment les dispositifs de ferroutage tireront avantage de l'effet correctif apporté par la directive sur les péages routiers.

- **Modification du parc de véhicules lourds**

La redevance par tonne pour les petits/moyens camions circulant sur le réseau transeuropéen sera supérieure à la redevance par tonne pour les poids lourds. En effet, les petits/moyens camions transportent moins de tonnes de marchandises que les poids lourds pour absorber la redevance. Bien que transportant moins de marchandises que les poids lourds, les petits camions occasionnent toutefois des dommages aux infrastructures et contribuent directement – autant qu'un poids lourds - à l'accroissement de la congestion sur le réseau RTE ainsi qu'au nombre d'accidents. Le nouveau système de tarification devrait donc encourager, dans une certaine mesure, l'utilisation de véhicules plus lourds et par conséquent une optimisation du transport routier de marchandises.

⁶ SCENES Scenarios for European transport, projet financé sous le 4ème Programme Cadre de Recherche dans le domaine des Transports. Pour plus de détails, voir le rapport final sur le site http://europa.eu.int/comm/transport/extra/final_reports/strategic/SCENES.pdf

L'exemple de la tarification en Suisse a montré un impact fort en terme de restructuration de la flotte de véhicule. Suite à l'introduction de la redevance kilométrique, les ventes de véhicules de plus de 3,5 tonnes ont cru de 45 % avec une forte augmentation des camions de plus de 26 tonnes. Comme la redevance s'applique en Suisse à l'ensemble du réseau, l'effet sur la flotte d'une politique limitée au réseau RTE devrait être plus limité tout en restant significatif dans la mesure où ce réseau supporte 50 % des trafics en tonnes.km.

Par ailleurs, la tarification de l'usage des infrastructures routières devrait engendrer d'autres changements positifs, tels que des progrès dans la technologie des véhicules, dans le mode d'exploitation des entreprises de transport routier de marchandises et dans la gestion de la logistique des marchandises. La différenciation des péages devrait avoir un impact positif sur la flotte. A titre d'exemple, les estimations faites à l'occasion de l'introduction du nouveau système de tarification en Allemagne montrent à l'horizon 2010 une réduction drastique des véhicules EURO III avec une part des véhicules EURO V qui dépasserait les 50 % à cet horizon.

VI. CONCLUSION

Les usagers des transports ont le droit de savoir ce qu'ils paient et pourquoi ils le paient. Il faut donc encourager les systèmes dans lesquels les coûts liés à l'utilisation des infrastructures se traduisent sur les prix des transports payés par les usagers, sans pour autant affecter l'accès à un service de qualité et continu sur l'ensemble du territoire.

De plus en plus d'Etats membres prennent l'initiative d'instaurer un système de tarification des infrastructures qui répercute sur les usagers ces coûts. Face à ces initiatives isolées des Etats membres, et eu égard à l'importance des transports routiers pour l'économie européenne, le cadre communautaire de tarification existant doit être renforcé. Ces initiatives nationales risquent en effet de créer de nouvelles distorsions, et dès lors de compromettre le bon fonctionnement du marché intérieur.

Suite aux demandes réitérées des Etats membres, du Conseil européen et du Parlement européen, la Commission présente par conséquent une proposition modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Ce cadre communautaire constitue un complément important du marché intérieur garantissant une liberté de circulation durable.

Cette réforme contribuera de façon essentielle à améliorer l'efficacité et la productivité du secteur des transports. Les recettes de la tarification permettront de financer les projets du réseau transeuropéen qui sont actuellement largement hors de portée des budgets nationaux et communautaire. A long terme, les transporteurs et les chargeurs seront incités, à long terme, à réorganiser leur chaîne logistique.

La proposition de directive constitue un cadre qui permettra aux Etats membres, dans le respect du principe de subsidiarité, de fournir des bonnes incitations économiques pour les opérations de transport par une structure de prix permettant de mieux refléter les coûts imposés à la collectivité.

L'application graduelle de la tarification aux transports commerciaux pourra de plus servir de cas d'école et encourager les Etats membres, s'ils le désirent, à introduire la tarification pour les voitures particulières notamment en milieu urbain.

VII. SYNTHÈSE DES MODIFICATIONS A LA DIRECTIVE 1999/62/CE

Article premier de la proposition de directive

- **Le point 1)** modifie l'article 2 de la directive 1999/62/CE qui comprend les définitions des termes utilisés dans le cadre de la directive. Parmi les nouvelles définitions figure le réseau auquel s'appliquent les péages (nouveaux paragraphes a et a *bis* qui remplacent le concept d'autoroute dans la directive 1999/62/CE), la notion de coût de construction (notion qui n'est pas définie dans la directive 1999/62/CE), la notion de véhicule (la directive s'applique désormais aux camions de plus de 3,5 tonnes). L'article 2 intègre enfin, en se référant à une annexe pour plus de clarté, l'ensemble de la nomenclature actuelle des véhicules en matière d'émissions EURO.
- **Le point 2)** adapte l'article 6 de la directive 1999/62/CE, dans un souci de cohérence du texte, afin de prendre en considération la nouvelle possibilité offerte par la proposition de directive de réduire les taxes sur les véhicules conformément au nouvel article 7 *ter*.
- **Le point 3)** modifie et ajoute plusieurs dispositions à l'article 7 de la directive 1999/62/CE.
 - Le paragraphe 2 relatif au réseau d'autoroutes sur lequel les péages sont perçus est remplacé. L'approche basée sur le concept «d'autoroute» est remplacée par une approche développée dans d'autres actes communautaires basée sur le réseau routier transeuropéen, auquel s'ajoute les routes concurrentes à ce réseau. Ce concept de routes concurrentes au réseau transeuropéen répond aux préoccupations actuelles dans les Etats membres, confrontés à des phénomènes de déviation du trafic sur les axes non soumis aux péages.
 - Le paragraphe 4 relatif au caractère non discriminatoire des redevances d'infrastructure est remplacé par une rédaction plus complète.
 - Le paragraphe 5 *bis* vise à adapter la directive 1999/62/CE aux progrès techniques en matière de péages, à savoir les systèmes électroniques de perception. Il s'agit en effet de garantir que ces systèmes soient mis en place d'une manière qui ne soit pas désavantageuse pour le secteur routier et qui ne constitue pas un obstacle à la libre circulation des transports.
 - Le paragraphe 9 développe la base de calcul des péages moyens pondérés. Le texte de la directive 1999/62/CE est remplacé par la nouvelle approche de la présente proposition (coûts d'infrastructure totaux et coûts d'accident).
 - Le paragraphe 10 de la directive 1999/62/CE est remplacé par la nouvelle approche en matière de différenciation des péages moyens pondérés. Les Etats pourront désormais faire varier les péages en fonction des différents types de véhicules, du moment de la journée et du niveau de congestion, et de l'axe du réseau routier. La proposition de directive prévoit en outre que la variation des péages en fonction de l'axe du réseau sera obligatoire à partir de juillet 2008.
 - Le paragraphe 11 nouveau prévoit la possibilité d'appliquer des majorations des péages dans les zones particulièrement sensibles, et notamment dans les montagnes. Cette disposition constitue un élément novateur essentiel de la proposition de directive, afin d'aider à la réalisation du réseau de transport (routier et autre) dans ces zones sensibles. Ces majorations seront mises en œuvre sous le contrôle étroit de la Commission.

- Le paragraphe 12 nouveau inclut une modalité pratique d'application des péages par les Etats membres. Il reflète la nouvelle approche d'une plus grande différenciation des péages.
- **Le point 4)** ajoute un article 7 *bis* et 7 *ter* à la directive 1999/62/CE. L'article 7 *ter* établit les principes de calcul des péages suivant une méthodologie commune. Cette méthodologie est développée dans une nouvelle annexe III à la directive 1999/62/CE. L'article 7 *ter* permet aux Etats membres qui instaurent des redevances sur les infrastructures d'octroyer une compensation pour ces charges. Cette compensation s'applique aux taxes sur les véhicules, sans toutefois exclure d'autres compensations.
- **Le point 5)** ajoute un article 8 *bis* et 8 *ter* à la directive 1999/62/CE. L'article 8 *bis* impose aux Etats membres la création d'une autorité indépendante de supervision des infrastructures. Elle constitue une mesure nécessaire à la bonne mise en œuvre du nouveau cadre mis en place par la directive. L'article 8 *ter* précise les conditions d'octroi d'abattements et de réductions des péages.
- **Le point 6)** modifie principalement le concept d'affectation des recettes des redevances d'infrastructures inscrit à l'article 9 de la directive 1999/62/CE. Alors que les Etats membres sont libres d'affecter ces recettes à tout type de dépenses suivant la directive 1999/62/CE, la nouvelle proposition prévoit que celles-ci doivent être affectées au secteur du transport, en prenant en considération le développement équilibré des réseaux de transport.
- **Le point 7)** insère des articles 9 *bis*, 9 *ter* et 9 *quarter* à la directive 1999/62/CE. L'article 9 *bis* impose aux Etats membres de mettre en place les contrôles adéquats ainsi qu'un régime de sanction. Cela permettra de garantir la bonne application de la directive. L'article 9 *ter* a pour objet de mettre à jour les annexes techniques à la directive, plus particulièrement la nouvelle méthodologie de calcul des péages. Enfin, l'article 9 *quarter* introduit la procédure de comitologie et une procédure de consultation de la Commission. Cette disposition est la mise en œuvre pratique des nouvelles compétences de la Commission dans le domaine des redevances d'infrastructures (pour la définition du réseau couvert par la directive, pour le contrôle des paramètres de calcul des péages, etc.)
- **Le point 8)** modifie l'article 11 de la directive 1999/62/CE. Il prévoit que la Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les effets de la directive d'ici le 1er juillet 2008.
- **Le point 9)** a pour objet une mise à jour des droits d'usage établis à l'annexe II de la directive 1999/62/CE. Ces droits d'usage, fixés en 1999, ont été adaptés en fonction d'un facteur correctif calculé sur base de l'inflation dans l'Union européenne en 2000 (1.9%), 2001 (2.2%), 2002 (2.1%).
- **Le point 10)** introduit une annexe 0, qui reprend les différentes normes EURO applicables aux véhicules (voir également point 1) ci-dessus).
- **Le point 11)** introduit une nouvelle annexe III, qui reprend la méthodologie de calcul des péages (voir également point 4) ci-dessus).

Article 2 de la proposition de directive

Mise en vigueur des dispositions législatives, réglementaires et administratives par les Etats membres pour se conformer à la proposition de directive.

Article 3 de la proposition de directive

Entrée en vigueur de la proposition de directive.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

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

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

vu la 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 infrastructures⁷, et notamment son article 7,

vu la proposition de la Commission⁸,

vu l'avis du Comité économique et social⁹,

vu l'avis du Comité des régions¹⁰,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité¹¹,

considérant ce qui suit:

- (1) L'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des Etats membres, le bon fonctionnement du marché intérieur et l'amélioration de la compétitivité nécessitent l'institution de mécanismes équitables d'imputation des coûts liés à l'utilisation des infrastructures aux transporteurs. Un certain degré d'harmonisation a déjà été atteint par l'adoption de la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil.
- (2) Une tarification plus équitable de l'utilisation de l'infrastructure routière est essentielle pour assurer des conditions de transports durables dans la Communauté. L'objectif de l'utilisation optimale du réseau routier existant ainsi que d'une réduction sensible de ses effets négatifs doit être réalisé, si possible, sans charge supplémentaire pour les opérateurs, afin d'assurer une croissance économique solide et le bon fonctionnement du marché unique.

⁷ JO L 187 du 20.7.1999, p. 42

⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

⁹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁰ JO C [...] du [...], p. [...].

¹¹ JO C [...] du [...], p. [...].

- (3) Dans le Livre blanc sur "la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix", la Commission a annoncé qu'elle proposerait une directive pour la tarification des infrastructures routières. Le Parlement européen, lors de l'adoption le 12 février 2003 du rapport sur les conclusions du Livre blanc, a confirmé la nécessité d'une tarification des infrastructures. Le Conseil européen de Copenhague de décembre 2002 et le Conseil européen de Bruxelles de mars 2003 ont par ailleurs accueilli favorablement l'intention de la Commission de présenter une nouvelle directive «Eurovignette ».
- (4) La directive 1999/62/CE prend en considération, pour la détermination des péages, les coûts de construction, d'exploitation, de maintenance, et de développement des infrastructures. Afin d'éviter d'inclure dans les redevances des coûts de construction qui ont déjà été couverts, la prise en compte de ces coûts doit être limitée pour les seules nouvelles infrastructures, c'est-à-dire les infrastructures qui seront réalisées à l'avenir ainsi que celles qui viennent d'être réalisées. Il convient toutefois de prévoir une disposition particulière afin de ne pas porter préjudice, concernant la prise en compte des coûts de construction, aux droits relevant de contrats de concession existants au moment de l'entrée en vigueur de la directive.
- (5) Il conviendrait, lorsque les Etats membres décident d'introduire des péages, que soient également pris en considération les coûts d'accident non couverts par les assurances qui sont à charge de la collectivité.
- (6) Les opérations internationales de transport routier sont concentrées sur le réseau transeuropéen de transport routier. En outre, la mise en œuvre du marché intérieur est essentielle pour le transport commercial. Dès lors, le cadre communautaire doit couvrir le transport commercial sur le réseau routier transeuropéen tel que défini dans 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 ¹². Afin d'éviter la déviation du trafic, avec d'éventuelles conséquences graves pour la sécurité routière et l'utilisation optimale du réseau de transport, les États membres doivent pouvoir appliquer les péages sur n'importe quelle route concurrençant directement le réseau transeuropéen (réseau routier principal). Conformément au principe de subsidiarité, les Etats membres restent libres d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage sur des routes autres que celles du réseau routier principal, dans le respect des règles du traité.
- (7) Le fait que l'utilisateur est en mesure de prendre les décisions qui influencent la charge du péage en choisissant les véhicules les moins polluants, des itinéraires écologiquement moins vulnérables, des périodes moins encombrées et des itinéraires ainsi que des véhicules plus sûrs est un élément essentiel d'un système de péages. Il convient, par conséquent, que les Etats puissent différencier les péages en fonction du type de véhicules, suivant sa catégorie d'émissions (classification «EURO») et le degré de dommages qu'il occasionne aux routes, le lieu, le moment ainsi que le niveau de congestion. Cette différenciation du niveau des péages doit être proportionnelle à l'objectif poursuivi.
- (8) La charge financière pour le secteur des transports routiers ne doit, dans la mesure du possible, pas être augmentée, mais répartie de façon différente par le remplacement d'un système de taxes et de charges fixes par un système de charges liées à

¹² JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L185 du 6.7.2001, p. 1)

l'utilisation. Lorsqu'ils introduisent des péages et/ou droits d'usage, les Etats membres doivent dès lors être en mesure de diminuer notamment le taux des taxes annuelles sur les véhicules, le cas échéant en dessous des niveaux minimaux prévus à l'annexe I de la directive 1999/62/CE.

- (9) En ce qui concerne le financement des infrastructures, il y a lieu d'intensifier les efforts pour diminuer la congestion et pour achever les infrastructures du réseau transeuropéen. Par conséquent, afin d'assurer le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes des redevances doivent être utilisées pour la maintenance des infrastructures routières ainsi qu'au profit du secteur des transports afin de contribuer au développement équilibré de toutes les infrastructures.
- (10) Le cas des zones particulièrement sensibles, notamment les régions de montagne telles que les Alpes ou les Pyrénées, doit faire l'objet d'une attention toute particulière. En effet, le lancement de nouveaux projets importants d'infrastructures a souvent échoué parce que les ressources financières exceptionnelles nécessaires étaient absentes. Dans les régions particulièrement sensibles, les usagers doivent par conséquent supporter un montant supplémentaire afin de financer des projets essentiels d'une valeur européenne très élevée et relevant le cas échéant d'un autre mode de transport dans le même corridor et zone, dont le niveau ne peut pas être disproportionné ceci afin de préserver la libre circulation des transports. Ce montant doit être lié aux besoins financiers du projet. Il doit également être lié à la valeur de base des péages afin de ne pas entraîner de charges artificiellement élevées dans un corridor, ce qui pourrait aboutir à une déviation du trafic sur d'autres corridors occasionnant des problèmes locaux d'encombrement et une utilisation inefficace des réseaux.
- (11) Les redevances ne doivent être ni discriminatoires ni impliquer des formalités excessives ou créer des obstacles aux frontières intérieures. A cet effet, les mesures appropriées doivent être prises pour en permettre le règlement à tout moment et par différents moyens de paiement, et pour garantir que le dispositif de paiement électronique (l'unité embarquée à bord du véhicule) soit aussi accessible à l'utilisateur occasionnel qu'à l'utilisateur fréquent.
- (12) Afin d'assurer une application cohérente et harmonisée du système de tarification des infrastructures, les États membres doivent déterminer le niveau des péages en tenant compte des différents coûts à couvrir selon une méthodologie commune. Cette méthodologie doit également prévoir des estimations des coûts d'accidents qui devront être utilisées dans les cas où un État membre n'a pas réalisé d'évaluation reflétant de manière plus appropriée les conditions locales ou régionales. Les États membres communiqueront en outre à la Commission, pour approbation, les valeurs unitaires et les autres paramètres qu'ils envisagent d'appliquer pour le calcul des différents éléments de coût des péages.
- (13) Afin d'assurer l'application correcte des exigences de la directive, les États membres doivent désigner une autorité indépendante de supervision des infrastructures routières. Cet organe constitue un élément clé afin de garantir, par un contrôle adéquat, une utilisation équilibrée des fonds disponibles. Dans ce cadre, des règles simples et claires concernant la possibilité de créer des synergies entre les infrastructures de modes de transport concurrents sur un même corridor doivent être promues.
- (14) D'autres progrès techniques sont encore nécessaires pour développer le système de tarification de l'usage de l'infrastructure routière. Une procédure doit être introduite pour permettre à la Commission d'adapter les exigences de la directive 1999/62/CE aux progrès techniques, et de consulter à cette fin les États membres. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre de ladite directive doivent être arrêtées conformément à

la décision n°1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹³.

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

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1) L'article 2 est modifié comme suit :

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

«a) "réseau routier transeuropéen", le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁴ 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; »

b) Les point a *bis*) et a *ter*) suivants sont insérés :

«a *bis*) "réseau routier principal", le réseau routier transeuropéen ainsi que toute autre route sur laquelle le trafic peut être dévié du réseau routier transeuropéen et qui concurrence directement certaines parties de ce réseau ; il comprend les axes urbains de transit de ces routes ;

a *ter*) "coûts de construction", les coûts liés à la construction, y compris le cas échéant le coût des intérêts sur le capital investi, d'infrastructures nouvelles ou qui n'ont pas été achevées avant le ...[15 ans avant l'entrée en vigueur de la présente directive] ;»

c) Au point b), les termes «cette somme étant basée sur la distance parcourue et sur le type de véhicule» sont remplacés par les termes «cette somme étant basée sur la distance parcourue et des coûts correspondants par kilomètre» ;

d) Les points d) et e) sont remplacés par le texte suivant :

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

e) véhicule de la catégorie «EURO 0», «EURO I»,«EURO II»,«EURO III»,«EURO IV»,«EURO V», un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe 0 de la présente directive.»

e) Le point f) est supprimé.

¹³ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

¹⁴ JO L 228 du 9.9.1996, p.1

2) L'article 6 est modifié comme suit :

- a) Au paragraphe 2, les termes «Les Etats membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour :» sont remplacés par le texte suivant : «Sans préjudice de l'article 7 *ter*, les Etats membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour :»
- b) Au paragraphe 4, les termes «Sans préjudice du paragraphe 1, deuxième alinéa, et des paragraphes 2 et 3 du présent article,» sont remplacés par les termes «Sans préjudice des paragraphes 2 et 3 du présent article et de l'article 7 *ter*,»

3) L'article 7 est modifié comme suit :

- a) Les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant :

«1. Les Etats membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage selon les conditions mentionnées aux paragraphes 2 à 12.

2. Les péages et droits d'usage s'appliquent aux véhicules définis et sur le réseau routier transeuropéen. Les États membres peuvent étendre les péages et les droits d'usage à d'autres routes du réseau routier principal. Sans préjudice du paragraphe 6, l'extension à ces autres routes est soumise à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 5.

La présente directive ne porte pas préjudice au droit des Etats membres d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage sur des routes autres que celles du réseau routier principal, dans le respect des règles du traité.»

- b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant :

«4. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, notamment pour des raisons de nationalité du transporteur, de pays ou de lieu d'immatriculation du véhicule, d'origine ou de destination du transport.»

- c) Le paragraphe 5 *bis* suivant est inséré :

«5 *bis* Les États membres utilisant des systèmes électroniques de perception de péages et/ou de droits d'usage mettent à la disposition de tous les véhicules, dans le cadre d'arrangements administratifs et économiques raisonnables, les unités embarquées à bord des véhicules adéquates (on-board units «OBU»). Ces arrangements ne doivent désavantager ni financièrement ni d'une autre manière, par exemple pour des raisons de charges administratives supplémentaires ou d'exigences concernant d'autres équipements supplémentaires, les usagers non réguliers du réseau routier.»

- d) Au paragraphe 7, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant :

«Les taux maximaux sont réaminés tous les deux ans à partir du [date d'entrée en vigueur de la présente directive]. Au besoin, la Commission adapte les taux, conformément à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

- e) Au paragraphe 7, le troisième alinéa est supprimé.

- f) Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant :

«9. Les péages moyens pondérés sont liés aux coûts de construction, d'exploitation, de maintenance et de développement du réseau d'infrastructure concerné, y compris les coûts d'infrastructure visant à réduire les nuisances liées au bruit et les coûts correspondant aux paiements effectifs par le gestionnaire d'infrastructure correspondant aux éléments environnementaux objectifs tels que par exemple la contamination du sol, ainsi qu'aux

coûts directs ou indirects des accidents qui, n'étant pas pris en charge par un système d'assurance, restent à la charge de la société.

Le calcul des péages moyens pondérés est fait sans préjudice, concernant la prise en compte des coûts de construction, des droits relevant de contrats de concession existants au ...[date d'entrée en vigueur de la présente directive] ».

g) Le paragraphe 10 est remplacé par le texte suivant :

«10. Sans préjudice des péages moyens pondérés visés au paragraphe 9, les Etats membres peuvent faire varier les taux des péages en fonction :

a) des différents types de véhicules, selon leur classe de dommages qu'ils causent aux routes conformément à l'annexe III, ainsi que de leur classe d'émissions EURO conformément à l'annexe 0;

b) du moment de la journée et du niveau de congestion sur l'axe routier concerné, pour autant qu'aucun péage n'excède de 100 % le péage imposé durant la période la moins chère de la journée;

c) de l'axe concerné du réseau routier, suivant la sensibilité de la zone sur le plan environnemental, la densité de population ou le risque d'accidents.

Toute variation des péages perçus en fonction des différents types de véhicules, du moment de la journée et du niveau de congestion, ainsi que de l'axe concerné du réseau routier est proportionnelle à l'objectif poursuivi.

Le 1er juillet 2008 au plus tard, les Etats membres sont tenus de faire varier les taux des péages en fonction de l'axe concerné du réseau routier, conformément au point c)».

h) Les paragraphes 11 et 12 suivants sont ajoutés :

«11. Dans des cas exceptionnels d'infrastructures dans des régions particulièrement sensibles, notamment les régions montagneuses, et après consultation de la Commission conformément à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 5, une majoration peut être appliquée aux péages afin de couvrir un financement croisé des coûts d'investissement d'autres infrastructures de transport d'un intérêt européen élevé dans le même corridor et la même zone de transport. La majoration ne peut dépasser 25 % des péages. L'application de cette disposition est soumise à la présentation des plans financiers pour les infrastructures concernées et d'une analyse coûts-bénéfices pour le nouveau projet d'infrastructure. Dans le cas de nouveaux projets transfrontaliers, l'application de cette disposition est soumise à l'accord des Etats membres concernés.

Si la Commission considère que la majoration envisagée ne répond pas aux conditions fixées par le présent paragraphe, elle demande l'avis du comité visé à l'article 9 *quater*, paragraphe 1. Elle peut rejeter les plans de charges soumis par l'Etat membre concerné conformément à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

Lorsque la Commission informe l'Etat membre concerné qu'elle envisage de demander l'avis du comité, l'échéance de 30 jours mentionnée à l'article 2 de la décision du Conseil visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 5 est suspendue.

12. Chaque Etat membre veillera à ce que la classification sur le plan des émissions ainsi que sur le plan des dommages causés aux routes des véhicules immatriculés sur leur territoire puisse être aisément identifiable.

Si un conducteur ne peut pas fournir les documents nécessaires lors d'un contrôle, les États membres peuvent appliquer des péages identiques à ceux applicables à la catégorie de véhicules les plus polluants et les plus dommageables pour les routes, c'est-à-dire les véhicules EURO 0 et les véhicules de la classe III de dommages aux routes.»

4) Les articles 7 *bis* et 7 *ter* suivants sont insérés :

«Article 7 *bis*

1. Les États membres déterminent les niveaux des péages en tenant compte des différents coûts à couvrir, conformément à la méthodologie commune établie dans l'annexe III. Les estimations des coûts d'accident qui figurent au point 2 de l'annexe sont utilisées dans les cas où un État membre n'a pas réalisé d'évaluation reflétant de manière plus appropriée les conditions locales ou régionales.

2. Les États membres communiquent à la Commission les valeurs unitaires et les autres paramètres nécessaires qu'ils appliquent pour le calcul des différents éléments de coût. Après avis du comité visé à l'article 9 *quater*, paragraphe 1, la Commission approuve ces valeurs et paramètres conformément à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

Article 7 *ter*

1. Sans préjudice des articles 87 et 88 du traité, et sous réserve des autres dispositions de droit communautaire, les États membres peuvent, lors de l'introduction d'un système de péages et/ou de droits d'usage des infrastructures, octroyer une compensation pour ces charges notamment par une réduction des taux à appliquer pour les taxes sur les véhicules, le cas échéant, à un niveau inférieur aux taux minimaux établis à l'annexe I.

2. Le niveau de la compensation doit être en rapport avec le niveau des péages et/ou des droits d'usage payés. Les États membres peuvent cependant établir une moyenne basée sur la compensation accordée aux différentes catégories de véhicules mentionnées dans l'annexe.

3. Les États membres regroupent dans un programme commun à la fois le système de péages et/ou de droits d'usage et le régime de compensation. Tout régime de compensation doit être mis en œuvre dans l'année qui suit l'introduction du nouveau système de péages et/ou de droits d'usage.»

5) Les articles 8 *bis* et 8 *ter* suivants sont insérés :

«Article 8 *bis*

1. Chaque État membre veille à désigner une autorité indépendante de supervision des infrastructures.

2. L'autorité indépendante de supervision des infrastructures contrôle le fonctionnement du système de péages et/ou de droits d'usage d'une manière garantissant la transparence et la non-discrimination entre les opérateurs.

3. Sans préjudice de l'autonomie des concessionnaires privés, l'autorité indépendante de supervision des infrastructures vérifie que les recettes provenant des péages et des droits d'usage des infrastructures de transport soient utilisées pour des projets durables dans le secteur des transports.

4. L'autorité indépendante de supervision des infrastructures promeut des synergies dans le financement par une coordination des différentes ressources de financement des infrastructures de transport.

5. Les États membres informent la Commission sur la désignation de l'autorité indépendante de supervision des infrastructures ainsi que sur ses domaines de responsabilité.

Article 8 *ter*

Les abattements ou les réductions éventuellement accordées sur les péages sont limitées à l'économie effective réalisée sur les coûts administratifs par l'opérateur de l'infrastructure. Pour fixer le niveau de l'abattement, les économies sur les coûts déjà compris dans les péages perçus ne peuvent pas être pris en compte.»

6) L'article 9 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant :

«c) de taxes sur les assurances».

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

« 2. Sans préjudice de l'article 7, paragraphe 11, les recettes provenant des péages et/ou droits d'usage sont utilisées au profit de la maintenance de l'infrastructure concernée ainsi qu'au profit du secteur des transports dans son ensemble, en prenant en considération le développement équilibré des réseaux de transport.»

7) Les articles 9 *bis*, 9 *ter* et 9 *quater* suivants sont insérés :

«Article 9 *bis*

Les États membres mettent en place les contrôles adéquats et déterminent le régime de sanctions applicable aux infractions aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive; ils prennent toutes les mesures nécessaires visant à assurer leur mise en œuvre. Les sanctions définies doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Article 9 *ter*

La Commission met à jour les annexes en fonction des progrès techniques ou de la hausse des prix, conformément à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 3.

Article 9 *quater*

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 9 du règlement (CEE) n° 1108/70¹⁵.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

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

¹⁵ JO L 130 du 15.6.1970, p. 4

4. Le comité adopte son règlement intérieur.
5. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, la décision du Conseil du 21 mars 1962¹⁶ instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires ou administratives envisagées par les États membres dans le domaine des transports s'applique.»

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

«Article 11

Au plus tard le 1er juillet 2008, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et sur les effets de la présente directive, en tenant compte des développements en matière de technologies et de l'évolution de la densité de la circulation.

Les États membres transmettent les informations nécessaires à la Commission au plus tard douze mois avant cette date».

9) Le tableau à l'annexe II indiquant le montant des droits annuels est modifié comme suit :

«Droit annuel

	3 essieux max.	4 essieux min.
EURO O	1 020	1 648
EURO I	904	1 488
EURO II et moins polluants	797	1 329

10) L'annexe O dont le texte figure à l'annexe I de la présente directive est insérée.

11) L'annexe III dont le texte figure à l'annexe II de la présente directive est ajoutée.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er juillet 2005. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

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.

¹⁶ JO L 23 du 3.4.1962, p. 720. Décision modifiée par la décision 73/402/CEE du Conseil du 22 novembre 1973 (JO L 347 du 17.12.1973, p. 48)

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen
Le Président*

*Par le Conseil
Le Président*

ANNEXE I

« ANNEXE O »

LIMITES D'EMISSION

1. Véhicule «EURO 0»

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

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

3. Véhicule «EURO III» / «EURO IV» / «EURO V»

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

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse d'hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse d'oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse de particules (PT) g/kWh	Fumées m ⁻¹
Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC, ELR)

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3 000 min⁻¹

Dans le cas des moteurs Diesel qui subissent également l'essai ETC, et surtout dans le cas des moteurs à gaz, les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures non méthaniques, du méthane (le cas échéant), des oxydes d'azote et des particules (le cas échéant) ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures non méthaniques (NMHC) g/kWh	Masse de méthane (CH ₄) ⁽¹⁾ g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse de particules (PT) ⁽²⁾ g/kWh
Véhicule «EURO III»	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 ⁽³⁾
Véhicule «EURO IV»	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03
Véhicule «EURO V»	4,0	0,55	1,1	2,0	0,03

(1) Pour des moteurs fonctionnant au gaz naturel uniquement.

(2) Non applicable aux moteurs fonctionnant au gaz.

(3) 0,21 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,75 dm³ et le régime normal est supérieur à 3 000 min⁻¹ »

ANNEXE II

«ANNEXE III

CALCUL ET IMPUTATION DES COÛTS

La présente annexe définit la méthode de calcul des différents éléments des péages. Les estimations de coûts et les données utilisées au point 2 sont indicatives. Elles doivent toutefois être utilisées dans les cas où un État membre n'a pas réalisé d'évaluation reflétant de manière plus appropriée les conditions locales ou régionales.

1. Coûts d'infrastructure

1.1. Coûts des investissements dans les infrastructures

Les coûts d'investissement dans les infrastructures, calculés comme étant les coûts de la construction des infrastructures concernées, et exprimés sous la forme d'un montant annuel (y compris un taux d'intérêt approprié sur le capital investi) tout au long de la durée de vie prédéterminée des infrastructures, doivent être imputés au prorata du nombre de véhicules/kilomètres parcourus annuellement par chaque catégorie de véhicules.

Coût unitaire des investissements (euros/véhicule.km)=

Annuités d'amortissement de l'investissement et les intérêts sur le capital investi

*** part du trafic commercial**

/ kilomètres parcourus par les véhicules commerciaux

1.2. Coûts des dommages aux infrastructures

Les coûts des dommages aux infrastructures, calculés comme étant la moyenne (sur cinq ans au maximum) des dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation des infrastructures concernées, doivent être imputés au prorata des véhicules/kilomètres annuels de chaque catégorie de véhicules, pondérés par un facteur d'équivalence. Ce facteur, qui est donné au point 1.3 de la présente annexe, exprime l'influence de chaque catégorie de véhicules sur les coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures en cause. Ce facteur est défini sur la base du poids, du système de suspension et du nombre d'essieux des véhicules

Coût unitaire d'infrastructure (euros/véhicule.km) =

Dépenses d'entretien et d'exploitation annualisées

*** part du trafic par catégorie de véhicule pondérée par les coefficients d'équivalence**

/ kilomètres parcourus par catégorie de véhicule

1.3. Classes de véhicules et facteurs d'équivalence

Le tableau suivant établit des facteurs d'équivalence

<i>Classe de véhicule</i>	<i>Coefficients d'équivalence</i>	
	<i>Entretien structurel¹⁷</i>	<i>Entretien régulier</i>
< 3,5t	0,0001	1
Compris entre 3,5 t et 7,5t, Classe 0	1,46	3
> 7,5 t, Classe I	2,86	3
> 7,5 t, Classe II	5,06	3
> 7,5 t, Classe III	8,35	3

Les entretiens structurels sont les entretiens réalisés occasionnellement, comme le renouvellement des couches de roulement, le renforcement d'ouvrages d'art, voire des couches de base. Les coûts de cet entretien sont proportionnels aux dégâts causés par le trafic aux infrastructures. Ces dégâts varient en fonction du poids à l'essieu. Selon une loi bien établie, ces dégâts sont fonction de la puissance quatrième du poids à l'essieu. En conséquence, un doublement du poids multiplie par 16 le dommage à la chaussée.

Les entretiens réguliers sont les entretiens réalisés chaque année, comme le marquage routier, le nettoyage des fossés, l'entretien hivernal etc. Bien que non liées au poids des véhicules, ces dépenses reflètent l'intensité du trafic global mais aussi sa composition.

Si la comptabilité du gestionnaire d'infrastructure ne permet pas de distinguer les dépenses structurelles des autres dépenses, on prendra pour ces dernières comme valeur par défaut 20 % du total des dépenses.

Les classes de véhicules sont définies par le tableau ci-dessous.

Les véhicules doivent être classés en sous-catégories 0, I, II et 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 0.

¹⁷ Les classes de véhicules correspondent à des charges par essieu de 0,5 ; 5,5 ; 6,5 ; 7,5 et 8,5 tonnes respectivement.

Véhicules à moteur

Essieux moteurs équipés de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes ¹⁸		Autres systèmes de suspension des essieux moteurs		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)			
Egal ou supérieur à	Inférieur à	Egal 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	I	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25	23	25		II
25	26	25	26		
Quatre essieux					
23	25	23	25	I	
25	27	25	27		
27	29	27	29		II
29	31	29	31		
31	32	31	32		

¹⁸ Suspensions reconnues équivalentes 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 17/09/1996 p. 59).

Ensembles de véhicules (véhicules articulés et trains de véhicules)

Essieux moteurs équipés d'une suspension pneumatique ou reconnues équivalentes		Autres systèmes de suspension des essieux moteurs		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)		
Egal ou supérieur à	Inférieur à	Egal ou supérieur à	Inférieur à	
2 + 1 essieux				I
7,5	12	7,5	12	
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	
2 + 2 essieux				
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	36	38	

2 + 3 essieux				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
3 + 2 essieux				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
40	44	40	44	
3 + 3 essieux				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	

2. Coûts des accidents

Le coût unitaire par type d'accident sera ajusté en fonction du risque impliqué par type d'accident et type de véhicule. Ensuite, la prime d'assurance par type de véhicule sera soustraite. L'élément de charge finale doit être exprimé en euros par kilomètre parcouru. Une différenciation doit être opérée entre les autoroutes, les voies urbaines et les autres voies non urbaines.

La formule suivante traduit de façon simplifiée la possibilité de prendre en compte les coûts des accidents non couverts par les assurances:

Coût unitaire externe des accidents par type d'infrastructure (euros/véhicule.km) =
(somme pour tous les types d'accident des coûts par type d'accident
*** nombre d'accidents par type impliquant un poids lourd - primes**
d'assurance)
/ véhicules.km

Valeurs estimées des coûts par types d'accident :

Risque d'accident	
Mortel	1 million d'€ / cas
Blessé grave	135.000 € / cas
Blessé léger	15.000 € / cas