

DIRECTIVE 2006/38/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 17 mai 2006****modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures**

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

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

vu la directive 1999/62/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 7,

vu la proposition de la Commission,

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

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

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

considérant ce qui suit:

- (1) L'élimination des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport des États membres, le bon fonctionnement du marché intérieur et l'amélioration de la compétitivité nécessitent l'institution de mécanismes équitables d'imputation, aux transporteurs, des coûts liés à l'utilisation des infrastructures. Un certain degré d'harmonisation a déjà été atteint par la directive 1999/62/CE.
- (2) Une tarification plus équitable de l'utilisation de l'infrastructure routière, fondée sur le principe de «utilisateur payeur» et sur la capacité d'appliquer le principe de «pollueur payeur», par exemple en faisant varier les péages selon les performances environnementales des véhicules, est essentielle pour encourager des modalités de transport durables dans la Communauté. L'objectif de l'utilisation optimale du réseau routier existant ainsi que d'une réduction sensible de ses effets négatifs devrait être réalisé de telle sorte qu'une double imposition soit évitée, et sans charge supplémentaire pour les opérateurs, afin d'assurer une croissance économique solide et le bon fonctionnement du marché intérieur, y compris dans les régions périphériques.
- (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, par sa résolution du 12 février 2003 ⁽⁵⁾ sur les conclusions du livre blanc, a confirmé la nécessité

d'une tarification des infrastructures. À la suite du Conseil européen de Göteborg des 15 et 16 juin 2001, qui a notamment attiré l'attention sur la question des transports durables, le Conseil européen de Copenhague des 12 et 13 décembre 2002 et le Conseil européen de Bruxelles des 20 et 21 mars 2003 ont, par ailleurs, accueilli favorablement l'intention de la Commission de présenter une nouvelle directive «Eurovignette».

- (4) Le Conseil européen a déclaré au point 29 des conclusions de sa réunion de Göteborg qu'une politique de transports durable devrait s'attaquer à l'augmentation de la circulation et à la hausse des niveaux de congestion, de bruit et de pollution et encourager l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement ainsi que l'internalisation complète des coûts sociaux et environnementaux.
- (5) La directive 1999/62/CE prend en considération, pour la détermination des péages, les coûts de construction, d'exploitation, de maintenance et de développement des infrastructures. Il convient d'indiquer clairement, dans une disposition spécifique, les coûts de construction qui peuvent être pris en compte.
- (6) Les opérations internationales de transport routier sont concentrées sur le réseau transeuropéen de transport routier. En outre le bon fonctionnement du marché intérieur est essentiel pour le transport commercial. Dès lors, le cadre communautaire devrait couvrir le transport commercial sur le réseau routier transeuropéen tel que défini dans la décision 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 ⁽⁶⁾. Conformément au principe de subsidiarité, les États membres devraient être libres d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage sur des routes autres que celles du réseau routier transeuropéen, dans le respect du traité. Si les États membres décident de maintenir ou d'introduire des péages et/ou des droits d'usage sur des tronçons seulement du réseau routier transeuropéen situés sur leur territoire national, et non sur d'autres pour des raisons telles que l'isolement, de faibles niveaux de congestion ou de pollution, ou parce que cela est indispensable pour introduire un

⁽¹⁾ JO L 187 du 20.7.1999, p. 42. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.

⁽²⁾ JO C 241 du 28.9.2004, p. 58.

⁽³⁾ JO C 109 du 30.4.2004, p. 14.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 20 avril 2004 (JO C 104 E du 30.4.2004, p. 371), position commune du Conseil du 6 septembre 2005 (JO C 275 E du 8.11.2005, p. 1) et position du Parlement européen du 15 décembre 2005 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 27 mars 2006.

⁽⁵⁾ JO C 43 E du 19.2.2004, p. 250.

⁽⁶⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE (JO L 167 du 30.4.2004, p. 1).

nouveau système de péage, le choix des tronçons du réseau soumis à péage et/ou à droits d'usage ne devrait pas présenter de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international ni entraîner de distorsions de concurrence entre les opérateurs. Les mêmes exigences devraient s'appliquer au cas où un État membre maintient ou introduit des péages et/ou des droits d'usage sur des routes qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen — par exemple, sur des routes parallèles —, afin de gérer les flux de trafic.

- (7) Lorsqu'un État membre décide d'étendre le prélèvement de péages et/ou de droits d'usage au-delà du réseau routier transeuropéen, par exemple aux routes parallèles sur lesquelles le trafic peut être détourné du réseau routier transeuropéen et/ou qui sont en concurrence directe avec certaines parties dudit réseau, il convient qu'il assure la coordination avec les autorités responsables de ces routes.
- (8) Pour des raisons liées à la rentabilité de la mise en œuvre des systèmes de péage, l'ensemble de l'infrastructure à laquelle un péage s'applique peut ne pas être nécessairement soumise à des restrictions d'accès permettant d'exercer un contrôle sur les péages perçus. Les États membres peuvent décider de mettre en œuvre la présente directive en utilisant des péages uniquement à un point particulier de l'infrastructure à laquelle le péage se rapporte. Cette mesure ne devrait pas être discriminatoire à l'égard du trafic non local.
- (9) Les péages devraient être fondés sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. Au cas où les infrastructures en question ont été cofinancées sur le budget général de l'Union européenne, le financement provenant des fonds communautaires ne devrait pas être recouvré au moyen de péages, à moins que les instruments communautaires pertinents ne comportent des dispositions spécifiques qui tiennent compte, pour l'établissement du montant du cofinancement communautaire, des futures recettes de péage.
- (10) Le fait que l'utilisateur soit en mesure de prendre les décisions qui influencent la charge du péage en choisissant les véhicules les moins polluants et des périodes ou des itinéraires moins encombrés est un élément important d'un système de péages. Il convient, par conséquent, que les États membres puissent différencier les péages en fonction du type de véhicules, suivant sa catégorie d'émissions (classification «EURO») et le degré de dommages qu'il occasionne aux routes, le lieu, le moment ainsi que le niveau de congestion. Cette différenciation du niveau des péages devrait être proportionnelle à l'objectif poursuivi.
- (11) Les aspects de la tarification commerciale pour l'utilisation des infrastructures routières qui ne sont pas couverts par la présente directive devraient respecter les règles du traité.
- (12) La présente directive ne porte pas atteinte à la liberté des États membres qui introduisent un système de péage et/ou de droits d'usage pour les infrastructures, de prévoir, sans préjudice des articles 87 et 88 du traité, une compensation adéquate pour cette taxation. Une telle compensation ne devrait pas entraîner de distorsions de concurrence dans le marché intérieur et devrait être soumise aux dispositions pertinentes de la législation communautaire, notamment les taux minimaux des taxes sur les véhicules fixés à l'annexe I de la directive 1999/62/CE et de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité ⁽¹⁾.
- (13) Lorsque les États membres prélèvent des péages ou des droits d'usage pour l'utilisation de routes du réseau routier transeuropéen, les routes visées par cette taxation devraient bénéficier du traitement prioritaire approprié dans les programmes d'entretien des États membres. Les recettes des droits ou des péages devraient être utilisées au profit de l'entretien de l'infrastructure concernée et du secteur des transports dans son ensemble, dans un souci de développement équilibré et durable des réseaux de transport.
- (14) Les régions de montagne telles que les Alpes ou les Pyrénées devraient faire l'objet d'une attention toute particulière. En effet, le lancement de nouveaux projets importants d'infrastructures a souvent échoué parce que les ressources financières exceptionnelles nécessaires n'étaient pas disponibles. Dans ces régions, il peut alors être demandé aux usagers de supporter un montant supplémentaire afin de financer des projets essentiels d'une valeur européenne très élevée, y compris ceux impliquant un autre mode de transport dans le même corridor. Ce montant devrait être lié aux besoins financiers du projet. Il devrait également être lié au niveau de base des péages afin de ne pas entraîner de charges artificiellement élevées dans un corridor, ce qui pourrait aboutir à une déviation du trafic sur d'autres corridors occasionnant des problèmes locaux d'encombrement et une utilisation inefficace des réseaux.
- (15) Les redevances ne devraient pas être discriminatoires ni leur perception impliquer des formalités excessives ou créer des obstacles aux frontières intérieures. Les mesures appropriées devraient dès lors être prises pour en faciliter le règlement par les utilisateurs occasionnels, en particulier lorsque les péages et/ou les droits d'usage sont perçus exclusivement au moyen d'un système qui exige l'utilisation d'un dispositif de paiement électronique (unité embarquée à bord du véhicule).
- (16) Afin d'empêcher que le trafic ne soit détourné en raison de régimes différents entre les États membres et les pays tiers, la Commission devrait s'efforcer de garantir que, lors de la négociation d'accords internationaux, les pays tiers ne prennent aucune mesure susceptible d'avoir un effet discriminatoire sur le trafic de transit, par exemple un système de droits de transit négociables.

⁽¹⁾ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/75/CE (JO L 157 du 30.4.2004, p. 100).

(17) Afin d'assurer une application cohérente et harmonisée des systèmes de tarification des infrastructures, pour les nouveaux systèmes de péage, il convient de calculer les coûts selon l'ensemble de principes fondamentaux visés à l'annexe II ou de les établir à un niveau ne dépassant pas celui qui serait obtenu en appliquant ces principes. Ces exigences ne devraient pas s'appliquer aux systèmes existants, à moins qu'ils ne soient notablement modifiés par la suite. Ces modifications notables consisteraient en un changement significatif des conditions d'origine du système de péage par la modification du contrat passé avec l'opérateur du système de péage, mais pas en des modifications prévues dans le système d'origine. Dans le cas de contrats de concession, les modifications notables pourraient être mises en œuvre conformément à une procédure de passation de marchés publics. Afin d'obtenir la transparence sans entraver le fonctionnement de l'économie de marché ni les partenariats entre le secteur public et le secteur privé, les États membres devraient en outre communiquer à la Commission, afin qu'elle soit en mesure de rendre un avis, les valeurs unitaires et les autres paramètres qu'ils envisagent d'appliquer pour le calcul des différents éléments de coût des péages ou, dans le cas des contrats de concession, le contrat pertinent et le cas de base. Les avis adoptés par la Commission avant l'instauration de nouveaux systèmes de péage dans les États membres ne préjugent aucunement de l'obligation qui incombe à la Commission en vertu du traité d'assurer l'application de la législation communautaire.

(18) Afin de permettre qu'une décision objective soit prise en connaissance de cause, à l'avenir, sur l'application éventuelle du principe du «pollueur payeur» pour tous les types de transports, grâce à l'internalisation des coûts externes, des modes de calcul uniformes devraient être élaborés sur la base de données scientifiquement reconnues. Une décision future sur cette question devrait tenir pleinement compte de la charge fiscale déjà supportée par les entreprises de transport routier, telle que les taxes sur les véhicules à moteur et les droits d'accise sur les carburants.

(19) Il convient que la Commission engage les travaux d'élaboration d'un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes de tous les modes de transport, lequel servirait de base, à l'avenir, au calcul des frais d'infrastructure. Dans ce contexte, il convient que la Commission examine toutes les possibilités en ce qui concerne les composantes des coûts externes à prendre en considération, en tenant compte des éléments recensés dans son livre blanc de 2001 sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, en évaluant avec soin l'incidence qu'aurait l'internalisation de ces différentes composantes. Le Parlement européen et le Conseil conviennent d'examiner rapidement une pareille proposition de la Commission de réviser à nouveau la directive 1999/62/CE.

(20) D'autres progrès techniques sont encore nécessaires pour développer le système de tarification de l'usage de l'in-

frastructure routière. Une procédure devrait être introduite pour permettre à la Commission d'adapter les exigences de la directive 1999/62/CE aux progrès techniques, après consultation à cette fin des États membres.

(21) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à 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 (¹).

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

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

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

1) L'article 2 est modifié comme suit:

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

«a) "réseau routier transeuropéen", le réseau routier défini à l'annexe I, section 2, de la décision 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 (*) et illustré par des cartes. Les cartes se rapportent aux sections correspondantes mentionnées dans le dispositif et/ou à l'annexe II de ladite décision;

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

b) les points suivants sont insérés:

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

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

(¹) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

— des infrastructures ou de l'amélioration des infrastructures (y compris les réparations structurelles importantes) achevées au maximum trente ans avant le 10 juin 2008, pour les systèmes de péage qui sont déjà en place le 10 juin 2008, ou achevées au maximum trente ans avant l'établissement de tout nouveau dispositif de péage mis en place après le 10 juin 2008; les coûts relatifs aux infrastructures ou à l'amélioration des infrastructures achevées avant ces dates limites peuvent également être considérés comme des coûts de construction lorsque:

i) un État membre a établi un système de péage qui prévoit le recouvrement de ces coûts au moyen d'un contrat passé avec l'exploitant d'un système de péage ou de tout autre acte juridique ayant un effet équivalent, qui entre en vigueur avant le 10 juin 2008; ou

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

En tout état de cause, la fraction des coûts de construction à prendre en compte n'excède pas la fraction de la durée de vie nominale actuelle des composants d'infrastructure restant à courir au 10 juin 2008 ou à la date à laquelle les nouveaux systèmes de péage sont établis, lorsque cette date est postérieure.

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

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

a quater) "réparations structurelles importantes": les réparations structurelles, à l'exclusion des réparations dont ne profitent plus actuellement les usagers de la route, par exemple

lorsque les réparations ont été remplacées par de nouvelles couches de roulement ou d'autres travaux de construction;»

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

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

d) le point b bis) suivant est inséré:

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

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

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

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

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

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

f) les points suivants sont ajoutés:

«g) "contrat de concession": une "concession de travaux publics" ou une "concession de services", au sens de l'article 1^{er} de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (*);

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

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

2) L'article 7 est modifié comme suit:

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

«1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur des parties de celui-ci, uniquement selon les conditions visées aux paragraphes 2 à 12. Cette disposition est sans préjudice du droit des États membres d'appliquer, dans le respect du traité, des péages et/ou des droits d'usage sur des routes qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen, notamment les routes parallèles sur lesquelles le trafic peut être détourné du réseau routier transeuropéen et/ou qui sont en concurrence directe avec certaines parties dudit réseau, ou, sur le réseau routier transeuropéen, à d'autres types de véhicules à moteur qui ne sont pas couverts par la définition de "véhicule", à condition que l'application des péages et/ou des droits d'usage sur ces routes ne constitue pas une discrimination envers le trafic international et qu'elle n'entraîne pas des distorsions de concurrence entre opérateurs.

1 bis. Lorsqu'un État membre décide de maintenir ou d'instaurer des péages et/ou des droits d'usage sur des parties seulement du réseau routier transeuropéen, l'exonération des autres parties qui en découle (motivée notamment par leur isolement ou par le faible niveau de congestion ou de pollution ou lorsque cela est indispensable pour l'instauration d'un nouveau système de péage) ne peut entraîner aucune discrimination à l'égard du trafic international.

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

- b) Les péages et/ou droits d'usage s'appliquent à tous les véhicules à partir de 2012.

- c) Un État membre peut déroger à l'obligation prévue au point b) s'il considère que l'extension du péage aux véhicules de moins de 12 tonnes:

- engendrerait des effets défavorables notables sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit ou de congestion, ou sur la santé, ou
- engendrerait des frais administratifs supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires procurées.

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

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

- b) les paragraphes suivants sont insérés:

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

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

- les conditions énoncées au paragraphe 10, point a), soient remplies,
- ces abattements ou réductions soient conformes au traité, et notamment à ses articles 12, 49, 86 et 87,
- ces abattements ou réductions ne créent pas de distorsions de concurrence sur le marché intérieur,
- la structure de tarification qui en résulte soit linéaire, proportionnée et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions, et n'entraîne pas la répercussion de surcoûts sur d'autres usagers par le biais d'une augmentation du péage.

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

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

(*) JO L 370 du 31.12.1985, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 432/2004 de la Commission (JO L 71 du 10.3.2004, p. 3).»

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

«6. Les modalités relatives à la perception des péages et/ou des droits d'usage ne doivent pas désavantager de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier. En particulier, lorsqu'un État membre perçoit des péages et/ou des droits d'usage exclusivement au moyen d'un système qui exige l'utilisation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il met à disposition, selon des modalités administratives et économiques raisonnables, les unités embarquées à bord.»

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

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

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

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

- soit proportionnelle à l'objectif poursuivi,
- soit transparente et non discriminatoire, notamment en ce qui concerne la nationalité du transporteur, le pays ou le lieu d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule et l'origine ou la destination du transport,
- ne soit pas destinée à générer des recettes de péage supplémentaires, toute augmentation imprévue des recettes (conduisant à des péages moyens pondérés non conformes au paragraphe 9) étant compensée par une modification de la structure de la variation qui doit être effectuée dans les deux ans suivant la fin de l'exercice au cours duquel les recettes supplémentaires ont été générées,
- respecte les plafonds de flexibilité définis au point b).

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

- de la classe d'émissions EURO telle qu'établie à l'annexe 0, y compris les niveaux de particules PM et d'oxyde d'azote, pour

autant que le péage à acquitter ne soit pas supérieur de plus de 100 % au péage imposé aux véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes, et/ou

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

- i) le péage à acquitter ne soit pas supérieur de plus de 100 % au péage correspondant au moment de la journée, au type de jour ou à la saison les moins chers; ou
- ii) lorsque la période la moins chère est exonérée, la pénalité prévue pour le moment de la journée, le type de jour ou la saison les plus chers n'excède pas 50 % du niveau de péage qui serait normalement applicable au véhicule concerné.

Les États membres sont tenus de faire varier les taux de péage conformément aux dispositions du premier tiret pour 2010 au plus tard ou, en cas de contrat de concession, lors du renouvellement de ce contrat de concession.

Un État membre peut néanmoins déroger à cette obligation 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 applicable aux systèmes de péage concernés;
- iii) ces dispositions conduiraient à détourner les véhicules les plus polluants du réseau routier transeuropéen, ce qui engendrerait des conséquences néfastes en termes de sécurité routière et de santé publique.

De telles dérogations en la matière doivent être notifiées à la Commission.

c) Sous réserve des conditions prévues au point a), les taux des péages peuvent, à titre exceptionnel, dans le cas de projets spécifiques d'intérêt européen élevé, être soumis à d'autres formes de variations en vue de garantir la viabilité commerciale de ces projets, lorsque ceux-ci doivent faire face à la concurrence directe d'autres modes de transport de véhicules. La structure tarifaire qui en résulte est linéaire et proportionnée, elle est rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions et elle ne doit pas entraîner la répercussion de surcoûts sur d'autres usagers sous forme d'une augmentation du péage. Avant la mise en œuvre de la structure tarifaire en question, la Commission vérifie que les conditions énoncées dans le présent point sont remplies.»

f) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«11. Sans préjudice de l'article 9, paragraphes 1 et 1 bis, dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée aux péages sur des tronçons routiers spécifiques:

- a) qui connaissent de graves problèmes de congestion entravant la libre circulation des véhicules; ou
- b) dont l'utilisation par des véhicules provoque d'importants dommages environnementaux,

à condition que:

- les recettes générées par la majoration soient investies dans des projets prioritaires d'intérêt européen recensés à l'annexe III de la décision n° 884/2004/CE, qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux en question et sont situés dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée,
- la majoration, qui peut être appliquée à des péages pouvant varier conformément au paragraphe 10, ne dépasse pas 15 % du péage moyen pondéré, calculé conformément au paragraphe 9, sauf lorsque les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de projets prioritaires d'intérêt européen concernant des infrastructures dans des régions montagneuses, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 % des péages moyens pondérés,
- l'application de la majoration n'entraîne pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route,
- des plans financiers pour les infrastructures pour lesquelles la majoration est appliquée et une analyse coûts-bénéfices pour le nouveau projet d'infrastructure soient présentés à la Commission avant l'application de la majoration,
- la période pendant laquelle la majoration est appliquée soit définie et limitée au préalable et soit cohérente, en termes de recettes escomptées, avec les plans financiers et l'analyse coûts-bénéfices qui ont été soumis.

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

Lorsque la Commission reçoit les plans financiers d'un État membre qui envisage d'appliquer une majoration, elle communique ces informations aux membres du comité visé à l'article 9 *quater*, paragraphe 1. Si la Commission considère que la majoration envisagée ne

répond pas aux conditions fixées dans le présent paragraphe, ou que la majoration envisagée aura des répercussions négatives sur le développement économique de régions périphériques, elle peut rejeter les plans de tarification soumis par l'État membre concerné ou exiger la modification de ceux-ci, conformément à la procédure visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

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

3) L'article 7 bis suivant est inséré:

«Article 7 bis

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

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

3. Pour les nouveaux systèmes de péage autres que ceux concernant des péages de concession et qui ont été mis en place par les États membres après le 10 juin 2008, les États membres calculent les coûts en recourant à une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III.

Pour les nouveaux péages de concession instaurés après le 10 juin 2008, le niveau maximal des péages 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 doit se fonder sur une période de référence raisonnablement longue et adaptée à la nature du contrat de concession.

Les systèmes de péage déjà en place le 10 juin 2008 ou pour lesquels des soumissions ou, dans le cas d'une procédure négociée, des réponses à des invitations à négocier ont été reçues avant le 10 juin 2008 dans le cadre d'une procédure de passation de marchés publics, ne sont pas soumis aux obligations établies dans le présent paragraphe, aussi longtemps que ces systèmes restent en vigueur et à condition qu'ils ne soient pas notablement modifiés.

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

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

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

— des informations claires sur les véhicules couverts par leur régime de péage et l'étendue géographique du réseau, ou d'un tronçon de celui-ci, pris en compte dans chaque calcul des coûts et sur la fraction des coûts que lesdits systèmes visent à recouvrer;

b) pour les systèmes de péage concernant des péages de concession:

— les contrats de concession ou les modifications significatives apportées à ceux-ci,

— le cas de base sur lequel le concédant a fondé son avis de concession, conformément aux indications de l'annexe VII B de la directive 2004/18/CE; ce régime inclut l'estimation des coûts, tels qu'ils sont définis à l'article 7, paragraphe 9, envisagés dans le cadre de la concession, ainsi que l'estimation du trafic prévu, selon les types de véhicules, les niveaux de péage envisagés et l'étendue géographique du réseau concerné par le contrat de concession.

5. En outre, les États membres informent la Commission au moins quatre mois avant leur entrée en vigueur des nouveaux systèmes de péage applicables aux routes parallèles sur lesquelles le trafic peut être détourné du réseau routier transeuropéen et/ou qui sont en concurrence directe avec certains tronçons dudit réseau, sur lesquels des péages sont prélevés. Ces informations comprennent au moins une indication de l'étendue géographique du réseau concerné par le péage, des véhicules soumis à celui-ci et du barème de péage envisagé, ainsi qu'une explication des modalités de calcul dudit barème.

6. Dans les cas soumis aux obligations prévues au paragraphe 3, la Commission, dans un délai de quatre mois à compter de la date de réception des informations visées au paragraphe 4, rend un avis dans lequel elle indique si elle estime que ces obligations ont été remplies.

S'agissant des systèmes de péage visés au paragraphe 5, la Commission peut aussi émettre un avis, notamment sur le caractère proportionné et la transparence des régimes proposés, ainsi que sur leur incidence probable sur la concurrence dans le marché intérieur et sur la libre circulation des marchandises.

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

7. Lorsqu'un État membre souhaite appliquer les dispositions prévues à l'article 7, paragraphe 11, concernant les systèmes de péage déjà en place le 10 juin 2008, il doit fournir des informations attestant que le péage moyen pondéré appliqué à l'infrastructure concernée est conforme à l'article 2, point a *bis*), et à l'article 7, paragraphes 9 et 10.»

4) L'article suivant est inséré:

«Article 7 ter

La présente directive ne porte pas atteinte à la liberté, pour les États membres qui introduisent un système de péage et/ou de droits d'usage pour les infrastructures, de prévoir, sans préjudice des articles 87 et 88 du traité, une compensation adéquate de ceux-ci.»

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

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

6) L'article suivant est inséré:

«Article 8 bis

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

7) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

a) de taxes ou de droits spécifiques:

— prélevés lors de l'immatriculation du véhicule, ou

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

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

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

a) de droits régulateurs destinés spécifiquement à combattre la congestion du trafic liée à une période de la journée et à un lieu précis;

b) de droits régulateurs destinés à combattre les impacts environnementaux, notamment la dégradation de la qualité de l'air perçus

sur tout axe routier, notamment dans les zones urbaines, y compris sur les routes du réseau routier transeuropéen traversant une zone urbaine.»

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

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

8) Les articles suivants sont insérés:

«Article 9 bis

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

Article 9 ter

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

Article 9 quater

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE 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.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.»

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

«Article 11

Le 10 juin 2011 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et sur les effets de la présente directive, en tenant compte des progrès techniques et de l'évolution de la densité de la circulation, y compris l'utilisation de véhicules de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes, et en

évaluant son incidence sur le marché intérieur, y compris sur les régions insulaires, enclavées et périphériques de la Communauté et sur le niveau des investissements dans ce secteur, ainsi que sa contribution à la réalisation des objectifs fixés dans le cadre d'une politique des transports durable.

Les États membres communiquent les informations nécessaires à la Commission en vue de l'établissement dudit rapport le 10 décembre 2010 au plus tard.

Le 10 juin 2008 au plus tard, après avoir examiné l'ensemble des éléments, notamment les coûts relatifs aux aspects environnementaux, de bruit, de congestion et de santé, la Commission présente un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation de tous les coûts externes, lequel doit servir de base pour le calcul des frais d'infrastructure. Ce modèle est accompagné d'une analyse d'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie pour la mise en œuvre graduelle du modèle pour tous les modes de transport.

Le rapport et le modèle sont accompagnés, le cas échéant, de propositions destinées au Parlement européen et au Conseil en vue d'une nouvelle révision de la présente directive.»

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

	«trois essieux maximum	quatre essieux minimum
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV et véhicules moins polluants	797	1 329»

11) À l'annexe II, la dernière phrase est remplacée par la phrase suivante:

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

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

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

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

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 10 juin 2008. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive ainsi qu'un tableau de correspondance entre les dispositions de la présente directive et les dispositions nationales adoptées.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 17 mai 2006.

Par le Parlement européen

Le président

J. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil

Le président

H. WINKLER

ANNEXE I

«ANNEXE 0

LIMITES D'ÉMISSIONS

1. Véhicule "EURO 0"

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

2. Véhicules "EURO I"/"EURO II"

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE II

«ANNEXE III

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

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

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

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

1. Définition du réseau et des véhicules couverts

- Lorsqu'il n'est pas prévu d'appliquer un régime de péage unique à l'ensemble du réseau routier RTE, les États membres définissent la ou les parties du réseau qui seront soumises à un régime de péage et le système qu'ils utilisent pour classer les véhicules aux fins de la différenciation des péages. Les États membres précisent également s'ils étendent la portée de leur régime de péage aux véhicules en deçà du seuil de 12 tonnes.
- Lorsqu'un État membre décide d'adopter des modalités différentes de recouvrement des coûts pour différentes parties de son réseau (ainsi que l'y autorise l'article 7 bis, paragraphe 1), chaque partie clairement délimitée du réseau fait l'objet d'un calcul des coûts distinct. Un État membre peut choisir de scinder son réseau en un certain nombre de parties clairement délimitées de manière à établir, pour chaque partie, des accords de concession ou des accords similaires distincts.

2. Coûts d'infrastructure**2.1. Coûts d'investissement**

- Les coûts d'investissement comprennent les coûts de construction (y compris les coûts de financement) et les coûts de développement des infrastructures, ainsi que, le cas échéant, la rémunération du capital investi ou une marge bénéficiaire. Les coûts relatifs à l'achat de terrains, la planification, la conception, la supervision des contrats de construction et la gestion du projet, ainsi que les coûts relatifs aux explorations archéologiques et géologiques et les autres frais accessoires pertinents sont également inclus.
- Le recouvrement des coûts de construction est fondé soit sur la durée de vie prédéterminée des infrastructures, soit sur toute autre période d'amortissement (qui ne peut être inférieure à vingt ans) jugée appropriée aux fins d'un financement au moyen d'un contrat de concession ou d'une autre manière. La durée de la période d'amortissement peut être un facteur déterminant lors des négociations sur l'établissement de contrats de concessions, notamment si l'État membre concerné souhaite, dans le cadre du contrat, fixer un plafond en ce qui concerne le péage moyen pondéré applicable.
- Sans préjudice du calcul des coûts d'investissement, le recouvrement des coûts peut:
 - être réparti uniformément sur la période d'amortissement ou concentré sur les premières ou les dernières années, ou les années intermédiaires, pour autant que cette répartition se fasse de manière transparente,
 - prévoir l'indexation des péages au cours de la période d'amortissement.
- Tous les coûts historiques sont basés sur les montants payés. Les coûts à couvrir seront fondés sur des estimations de coût raisonnables.

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

- Les investissements publics peuvent prendre la forme d'emprunts financés. Les taux d'intérêt à appliquer aux coûts historiques sont les taux appliqués aux emprunts d'État au cours de cette période.
- La part des coûts imputable aux poids lourds est déterminée de manière objective et transparente en tenant compte de la part du trafic que représenteront les poids lourds empruntant le réseau et des coûts associés. Les kilomètres par véhicule parcourus par les véhicules de transport de marchandises peuvent, à cette fin, être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4 ⁽¹⁾.
- Les provisions pour rémunération du capital ou marge bénéficiaire seront réalistes au regard des conditions du marché et pourront être modulées en vue d'inciter un tiers contractant à mieux répondre aux exigences relatives à la qualité des services rendus. La rémunération du capital peut être évaluée en recourant aux indicateurs économiques tels que le taux interne de rentabilité (TIR) ou le coût moyen pondéré du capital (CMPC).

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

- Ces coûts incluent à la fois les coûts annuels d'entretien du réseau et les coûts périodiques liés à la réparation, au renforcement et au renouvellement des couches de roulement, en vue de garantir que le niveau de fonctionnalité opérationnelle du réseau se maintient au fil du temps.
- De tels coûts sont répartis entre les poids lourds et les autres véhicules sur la base des parts de kilomètres par véhicule réelles et prévisionnelles et peuvent être adaptés au moyen de "coefficients d'équivalence" justifiés objectivement, tels que ceux prévus au point 4.

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

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

- les coûts de construction, d'établissement et d'entretien des cabines de péage et autres systèmes de paiement,
- les coûts journaliers d'exploitation, de gestion et de contrôle de l'application du système de perception du péage,
- les redevances et droits administratifs dans le cadre des contrats de concession,
- les coûts de gestion, d'administration et d'entretien associés à l'exploitation de l'infrastructure.

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

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

4. Part du transport de marchandises dans le trafic, coefficients d'équivalence et mécanisme de correction

- Le calcul des péages est fondé sur les parts de kilomètres par véhicule, réelles et prévisionnelles, des poids lourds, adaptées, le cas échéant, au moyen de coefficients d'équivalence, en vue de prendre dûment en compte le surcoût de la construction et de la réparation des infrastructures destinées à être utilisées par des véhicules de transport de marchandises.
- Le tableau ci-après établit des coefficients d'équivalence à titre indicatif. Lorsqu'un État membre utilise des coefficients d'équivalence différents de ceux figurant dans le tableau, ils doivent être fondés sur des critères objectivement justifiables et être rendus publics.

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

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

⁽¹⁾ Voir l'annexe IV pour la détermination de la classe de véhicule.

⁽²⁾ Les classes de véhicules correspondent à des charges par essieu de 5,5, 6,5, 7,5 et 8,5 tonnes respectivement.

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

ANNEXE III

«ANNEXE IV

DÉTERMINATION INDICATIVE DES CLASSES DE VÉHICULES

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

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

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

Véhicules à moteur

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

⁽¹⁾ Suspensions reconnues équivalentes au sens de la définition figurant à l'annexe II de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996 p. 59). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 67 du 9.3.2002, p. 47).

Ensembles de véhicules (véhicules articulés et trains de véhicules)

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