Informations de base

2003/0175(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures Modification Directive 1999/62/EC, "Eurovignette" 1996/0182(COD) **Subject** 2.70.02 Fiscalité et impôts indirects, TVA, accises 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	WORTMANN-KOOL Corien (PPE-DE)	04/07/2005

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	COCILOVO Luigi (PPE-DE)	10/09/2003

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ECON Economique et monétaire	DOS SANTOS Manuel (PSE)	22/09/2003
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	KRONBERGER Hans (NI)	09/09/2003

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2531	2003-10-09
Transports, télécommunications et énergie	2654	2005-04-21
Transports, télécommunications et énergie	2607	2004-10-07
Transports, télécommunications et énergie	2589	2004-06-10
Transports, télécommunications et énergie	2721	2006-03-27

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
23/07/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0448	Résumé
01/09/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
09/10/2003	Débat au Conseil		
17/03/2004	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
17/03/2004	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0220/2004	
20/04/2004	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0305/2004	Résumé
20/04/2004	Débat en plénière		
10/06/2004	Débat au Conseil		Résumé
07/10/2004	Débat au Conseil		
06/09/2005	Publication de la position du Conseil	09856/1/2005	Résumé
08/09/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
14/11/2005	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
30/11/2005	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0377/2005	
13/12/2005	Débat en plénière		
15/12/2005	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0516/2005	Résumé
15/12/2005	Résultat du vote au parlement		
27/03/2006	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
17/05/2006	Signature de l'acte final		
17/05/2006	Fin de la procédure au Parlement		
09/06/2006	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2003/0175(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 1999/62/EC, "Eurovignette" 1996/0182(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
État de la procédure	Procédure terminée

Dossier de la commission	TRAN/6/29354

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Document annexé à la procédure		B5-0360/2003	02/07/2003	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0220/2004	17/03/2004	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0305/2004 JO C 104 30.04.2004, p. 0037-0371 E	20/04/2004	Résumé
Amendements déposés en commission		PE362.683	23/09/2005	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0377/2005	30/11/2005	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0516/2005	15/12/2005	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	09856/1/2005 JO C 275 08.11.2005, p. 0001-0018 E	06/09/2005	Résumé
Projet d'acte final	03682/9/2005	17/05/2006	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2003)0448	23/07/2003	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2005)0423	07/09/2005	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2006)0053	12/01/2006	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2006)0131	20/03/2006	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0290/2003 JO C 109 30.04.2004, p. 0014-0024	11/02/2004	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0856/2004 JO C 241 28.09.2004, p. 0058-0064	02/06/2004	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2006/0038 JO L 157 09.06.2006, p. 0008-0023	Résumé

Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 20/04/2004 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant un rapport de M. Luigi COCILOVO (PPE-DE, I) sur la taxation des poids lourds, qui utilisent l'infrastructure routière, le Parlement européen a proposé un certain nombre d'amendements. Les parlementaires proposent de prendre en considération les points suivants : - conformément au principe de subsidiarité, les États membres décident comme ils le souhaitent de l'utilisation des recettes provenant des droits perçus pour l'utilisation des infrastructures routières. Afin d'assurer le développement du réseau dans son ensemble, les recettes provenant des droits devraient être destinées au secteur des transport et à l'optimisation du système des transports dans son ensemble; - les États membres peuvent, après en avoir informé la Commission, étendre les péages et les droits d'usage à d'autres routes du réseau routier principal. Avant de décider de telles extensions, les États membres consultent les pouvoirs régionaux et locaux compétents; - dans des cas exceptionnels d'infrastructures dans les zones et agglomérations définies conformément à la directive 96/62/CE, une majoration peut être appliquée aux péages afin de couvrir un financement croisé des coûts d'investissement d'autres infrastructures de transport plus respectueuses de l'environnement et d'un intérêt européen élevé, comme les projets prioritaires RTE, dans le même corridor et/ou la même zone de transport; - l'allégement de charges accordé en compensation des péages doit être mis en place de manière non discriminatoire pour tous les transporteurs des États membres, quel que soit le pays d'origine du conducteur; - les régimes de compensation doivent aussi tenir pleinement compte des effets fiscaux des régimes de tarification locaux et régionaux existants ou futurs qui n'entrent pas dans le champ d'application géographique de la directive; - une tarification équitable de l'utilisation de l'infrastructure routière, fondée sur les principes "usager payeur" et "pollueur payeur", est essentielle pour assurer des conditions de transports durables dans la Communauté; - les dispositions de la présente directive ne portent en aucun cas préjudice aux droits relevant de contrats de concession existants; - les États membres devraient être autorisés à appliquer des taxes de circulation à taux réduits, ou à supprimer de telles taxes, pour les véhicules utilisés par les forces armées, la protection civile, les sapeurs-pompiers, par d'autres services d'urgence, par la police, les services d'entretien de la voirie et pour les véhicules d'organisations de secours reconnues; - la Commission devrait, pour le calcul des péages, élaborer des principes se fondant sur des données scientifiquement reconnues ouvrant la voie à une internalisation complète des coûts externes. Il est demandé à la Commission de présenter, deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, un modèle général applicable, transparent et compréhensible pour que l'évaluation de tous les coûts environnementaux extérieurs, les problèmes liés à la congestion du trafic et à la santé servent de base aux futurs calculs des taxes surl'infrastructure.

Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 17/05/2006 - Acte final

OBJECTIF: modifier la Directive « Eurovignette »de 1999 en vue d'instaurer un nouveau cadre de tarification de l'usage des infrastructures routières et d'augmenter l'efficacité du système des transports routier.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2006/38/CE modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (Eurovignette),

CONTENU : le Conseil a adopté la directive à la majorité qualifiée en approuvant tous les amendements votés par le Parlement européen en deuxième lecture. Les délégations portugaise et maltaise ont voté contre ces amendements, tandis que les délégations estonienne, finlandaise et grecque se sont abstenues.

Le texte modifie la Directive « Eurovignette »de 1999 qui encadre l'application de péages et de droits d'usagesur les autoroutes d'Europe. L'objectif du nouveau cadre de tarification est d'amener progressivement les usagers des transports à prendre en charge les coûts engendrés par leurs activités, afin de réduire la pollution et la congestion et de dégager des financements supplémentaires pour des investissements dans les infrastructures de transport.

La directive établit des règles pour le calcul des péages et des droits d'usage dus pour l'utilisation des routes du réseau routier transeuropéen. Elle permet également aux États membres d'appliquer des péages et des droits d'usage sur des routes qui ne font pas partie du réseau transeuropéen - par exemple sur des routes parallèles-, afin de gérer les flux de trafic. En outre, les États membres ont la faculté d'appliquer des péages ou des droits

sur des tronçons seulement du réseau transeuropéen ou de n'appliquer aucun péage ou droit. À partir de 2012, la directive s'appliquera également, sous réserve de certaines dérogations, aux véhicules dont le poids est compris entre 3,5 tonnes et 12 tonnes (la directive actuelle ne s'applique qu'aux véhicules de plus de 12 tonnes).

Afin de lutter contre les problèmes liés à la congestion du trafic et aux dommages causés à l'environnement, la nouvelle directive étend les possibilités pour les États membres de différentier les péages en fonction du type de véhicule, 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 d'encombrement. La directive permet en outre aux États membres de majorer le montant des péages sur des routes spécifiques dans les régions montagneuses. L'affectation des recettes de ce surpéage devra servir en contrepartie au financement des infrastructures de transport alternatif.

La directive comporte également une nouvelle définition des "coûts de construction", qui doivent être pris en compte pour la fixation du montant des péages ; elle précise le niveau d'abattement dont peuvent bénéficier les utilisateurs réguliers et définit le rôle de la Commission en ce qui concerne la supervision du système et la vérification du respect des règles en place par les nouveaux systèmes de péage. Enfin, la directive vise à assurer la compatibilité avec les partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

Après l'entrée en vigueur de la directive, les États membres auront deux ans pour se conformer à ses dispositions. Pendant cette période de deux ans, la Commission devra élaborer un modèle universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation des coûts externes de tous les modes de transport, qui pourra être assorti de nouvelles propositions visant à réviser à nouveau la directive.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 10/06/2006.

TRANSPOSITION : 10/06/2008.

Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 23/07/2003 - Document de base législatif

OBJECTIF : mieux encadrer les redevances nationales d'utilisation des infrastructures routières afin d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur. CONTENU : la proposition de directive vise à rapprocher autour de principes communs les systèmes nationaux de péages et de droits d'usage liés à l'utilisation des infrastructures routières. Les initiatives isolées des États membres en la matière aggravent en effet le morcellement de l'Union en matière de taxation et de tarification des transports. La législation européenne actuelle sur la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive 1999/62/CE dite "Eurovignette") doit donc être complétée afin de garantir une concurrence loyale entre opérateurs. La proposition de la Commission constitue un cadre qui permettra aux États membres, dans le respect du principe de subsidiarité, de fournir de bonnes incitations économiques pour les opérations de transport par une structure de prix permettant de mieux refléter les coûts imposés à la collectivité. Alors que le régime communautaire actuel couvre uniquement les poids lourds d'au moins 12 tonnes, le système proposé par la Commission s'applique à tous les camions destinés au transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes. Ces véhicules interviennent en effet dans une large mesure dans le transport intracommunautaire de marchandises, et doivent par conséquent être couverts par les systèmes de péage mis en place pour les transports commerciaux. Concernant les routes auxquelles les péages s'appliqueront, le cadre proposé vise 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. Ces phénomènes de diversion du trafic ont en effet des conséquences importantes en terme de régulation du trafic, de congestion et même d'accidents ; il convenait dès lors de les inclure dans le champ d'application de la directive communautaire. En dehors de ce réseau défini par la proposition de directive, les États membres restent libres d'appliquer des péages, pour autant qu'ils respectent les règles et principes du traité. Les caractéristiques de l'encadrement proposé par la Commission ont pour but de: - Mieux refléter les coûts. : la tarification routière doit refléter les coûts de construction, d'exploitation, de maintenance et de développement du réseau ainsi que les coûts non couverts des accidents (40.000 morts chaque année et plus de 1,7 millions de blessés graves dans les accidents routiers). La directive proposée ouvre la possibilité aux États membres de faire varier les péages selon plusieurs facteurs : la distance parcourue ; le type d'infrastructures et la vitesse ; les dommages occasionnés aux routes suivant le type de véhicule (poids à l'essieu, type de suspension); le type de moteur et les effets sur l'environnement suivant les normes environnementales EURO des poids lourds; le moment de la journée et le niveau de congestion sur l'axe routier. La proposition de directive prévoit qu'à partir de juillet 2008, les États membres seront tenus de faire varier les péages enfonction de l'axe du réseau; - Améliorer la qualité de service offerte : les revenus des redevances d'infrastructures doivent bénéficier au secteur des transports. Dans certains cas, ces revenus devraient pouvoir contribuer au financement d'infrastructures alternatives à la route. À cette fin, la proposition de la Commission prévoit que les recettes des redevances devront être utilisées au profit de l'infrastructure routière, ainsi qu'au profit du secteur des transports dans son ensemble en prenant en considération le développement équilibré des réseaux de transport; - Permettre les financements croisés en faveur de la construction d'infrastructures dans les zones sensibles : la proposition de directive prévoit en outre que les États membres pourront appliquer des majorations aux péages pour l'usage de routes localisées dans des zones particulièrement sensibles, notamment dans les régions montagneuses. Ces majorations seront affectées à des financements croisés, afin de couvrir des coûts d'investissement d'autres infrastructures de transport d'un intérêt européen élevé, plus précisément des infrastructures ferroviaires.

Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 06/09/2005 - Position du Conseil

Dans sa position commune, le Conseil s'est attaché à apporter une plus-value à la directive existante. En particulier, la position commune :

- tente de résoudre les problèmes de la congestion et des dommages causés à l'environnement ;

- apporte le moyen de dégager des fonds supplémentaires pour investir dans les infrastructures alternatives (transfert modal) ;

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

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

Le Conseil a apporté à la proposition de la Commission quelques modifications qui sont acceptables dans la mesure où elles garantissent la réalisation des objectifs du règlement:

- la définition des coûts de construction a été modifiée et retravaillée pour préciser les coûts de financement qui peuvent être pris en considération et pour faire en sorte que la période des coûts ne dépasse pas la durée de vie de l'infrastructure concernée ;
- la différenciation des péages permise a été modifiée pour améliorer la transparence et prévenir toute discrimination ;
- les conditions de perception de suppléments sur les péages ont été durcies pour améliorer la transparence et resserrer à 15% plutôt qu'à 25% la marge de la plupart des suppléments. L'augmentation de 25% n'est applicable qu'aux routes appartenant au même corridor que les tronçons transfrontaliers de projets prioritaires d'intérêt européen dans les zones montagneuses ;
- les nouveaux régimes de péage doivent être soumis au contrôle de la Commission conformément aux principes clés de l'annexe III. Ceci se fera soit directement pour les régimes de péage hors concession, les péages étant calculés selon les principes centraux et les États membres fournissant les valeurs et paramètres clés pour la vérification, soit indirectement pour les péages sous régime de concession. Les États membres doivent fournir toute information nécessaire pour vérifier que le niveau de péage n'excède pas celui qui est calculé sur la base des principes centraux.

Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 20/03/2006 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission peut accepter tous les amendements adoptés par le Parlement européen. Ils résultent d'un compromis global entre le Parlement européen et le Conseil en vue de l'adoption de la directive en deuxième lecture. Ces amendements soutiennent l'approche adoptée par la Commission dans sa proposition et répondent à ses préoccupations quant au domaine d'application géographique et aux coûts externes. Ils concernent :

- **le domaine d'application géographique** : les amendements établissent des règles pour le traitement de différents types de routes dans le cadre de la directive. Les RTE sont soumis aux règles de la directive; les États membres doivent informer la Commission des péages imposés sur les autres routes principales; quant aux routes secondaires, elles ne font l'objet d'aucune règle dans la directive ;

- **les coûts externes** : les amendements indiquent l'importance de l'internalisation des coûts externes et demandent à la Commission d'entreprendre un exercice de modélisation et d'effectuer une analyse d'impact de l'internalisation des coûts externes dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur de la directive ;

- **la différenciation du péage** : l'amendement permet une différenciation du péage en fonction des émissions de NO_x et de particules et rend obligatoire cette différenciation en fonction des émissions à partir de 2010 ;

- **les types de véhicules** : les amendements suppriment la référence aux «poids lourds» en la remplaçant par «véhicules de transport de marchandises», étant donné que le champ d'application de la directive a été modifié de manière à inclure les véhicules entre 3,5 t et 12 t, au lieu des seuls véhicules de plus de 12 t comme c'était le cas dans la directive 1999/62 ;

- **les taxes applicables au trafic urbain** : les amendements clarifient le fait que les taxes applicables au trafic urbain ne sont soumises à aucune des règles de la directive, de sorte que les États membres sont libres d'imposer de telles taxes conformément aux règles du traité ;

- les autres amendements apportent des modifications mineures à d'autres partie du texte traitant de compensation, d'affectation spéciale, de taux maximum pour l'eurovignette et de non-discrimination.

La conclusion du compromis a été facilitée par une déclaration faite par la Commission lors de la session plénière du Parlement européen de décembre 2005.

Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 10/06/2004

Au cours d'un débat approfondi au Conseil, des délégations ont exprimé des points de vue divergents sur certains aspects fondamentaux de la proposition de compromis de la présidence. Étant donné l'impossibilité de parvenir à ce stade à un accord sur la révision de l'actuelle directive "eurovignette", la présidence a conclu que le dossier devrait être renvoyé au Coreper en vue d'un nouvel examen.

Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 07/09/2005 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission approuve la position commune adoptée par le Conseil. Comme elle l'a indiqué dans sa déclaration faite lors de la réunion du Conseil du 25 avril 2005, la Commission :

-

approfondira son analyse de l'internalisation progressive des coûts externes du transport à l'occasion de la révision à mi-parcours du Livre blanc sur les transports, prévue pour fin 2005, à la lumière notamment de la deuxième lecture au Parlement européen;

- rappelle que la faculté des États membres d'exclure certaines parties du réseau doit se faire de façon non discriminatoire et en conformité avec le traité. Dans ce contexte la Commission tiendra notamment compte des critères objectifs tels que la nécessité d'améliorer l' accessibilité des régions isolées ou le niveau de congestion et de pollution.

Transports routiers: poids lourds et tarification des infrastructures

2003/0175(COD) - 15/12/2005 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Suite à un compromis obtenu avec le Conseil et soutenu par les groupes PPE-DE, PSE, ADLE, GUE/NGL et UEN, une grande majorité des députés a adopté la recommandation pour la deuxième lecture de Corien **WORTMANN-KOOL** (PPE-ED, NL) sur la révision de la directive « Eurovignette ».

D'une manière générale, le Parlement estime que la tarification de l'utilisation de l'infrastructure routière doit être basée sur le principe de "l'utilisateur payeur" et sur la capacité d'appliquer le principe du "pollueur payeur", par exemple en faisant varier les péages selon les performances environnementales des véhicules.

Les amendements de compromis abordent les questions les plus controversées de la présente directive comme la question des coûts externes, le champ d'application géographique de la directive, le type de camions concernés, les variations des taux de péages et les concepts d'affectation des bénéfices.

- **Coûts externes** : le Conseil accepte de prendre en considération la question des coûts externes. 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 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. La Commission présentera, dans un délai de deux ans après la date d'entrée en vigueur de la directive, un modèle universel transparent pour l'évaluation de tous les coûts externes lequel devra servir de base pour le calcul des coûts d'infrastructure. Ce modèle sera accompagné d'une analyse d'impact de l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie pour sa mise en œuvre graduelle pour tous les modes de transport.

A noter que les variations de péage selon les Euro-classes seront obligatoires au plus tard en 2010 pour les pays qui pratiquent des frais de péage ou d'utilisation. Le texte apporte également une clarification quant à la possibilité pour les États membres d'introduire des taxes frappant les véhicules ou les chargements dont les poids et dimensions sont hors normes, des taxes de stationnement et concernant le trafic urbain et des droits régulateurs en vue de combattre la pollution atmosphérique et la congestion.

- **Type de véhicules concernés** : bien que le Conseil ait proposé que les péages et/ou les frais d'utilisation s'appliquent aux véhicules ayant un poids en charge autorisé de 12 tonnes et plus, les ministres ont désormais accepté le principe de taxer les véhicules de plus de 3,5 tonnes à partir de 2012. Les États membres pourront déroger à ce principe s'ils estiment que l'extension du péage aux véhicules de moins de 12 tonnes engendrerait soit des effets défavorables sur le fluidité du trafic, l'environnement, le bruit et la santé, soit des frais administratifs supérieurs à 30% des recettes supplémentaires procurées.

- **Affectation des bénéfices** : les amendements du Parlement concernant une affectation plus stricte des recettes ont été également acceptés. Les recettes des péages ou les taxes pour l'utilisation des routes faisant partie des réseaux transeuropéens devraient être affectées à 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.

- **Champ d'application géographique** : les frais de péage et d'utilisation sont supposés s'appliquer à la totalité du réseau routier transeuropéen. Le Conseil accepte la proposition du Parlement d'un concept de routes parallèles vers lesquelles le trafic pourrait être détourné et qui sont en concurrence directe avec les routes des réseaux transeuropéens. Lorsqu'un État membre décide d'étendre le prélèvement des péages aux routes parallèles, il doit assurer la coordination avec les autorités responsables de ces routes. L'application des péages sur ces routes ne doit pas constituer une discrimination envers le trafic international ni se traduire par des distorsions de concurrence entre opérateurs. De même, l'exonération de péages pour certaines parties du réseau routier transeuropéen (en raison de leur isolement ou du faible niveau de congestion ou de pollution) ne peut entraîner de discrimination à l'égard du trafic international. Enfin, les États membres doivent informer la Commission au sujet des nouveaux régimes de péages applicables aux routes parallèles.